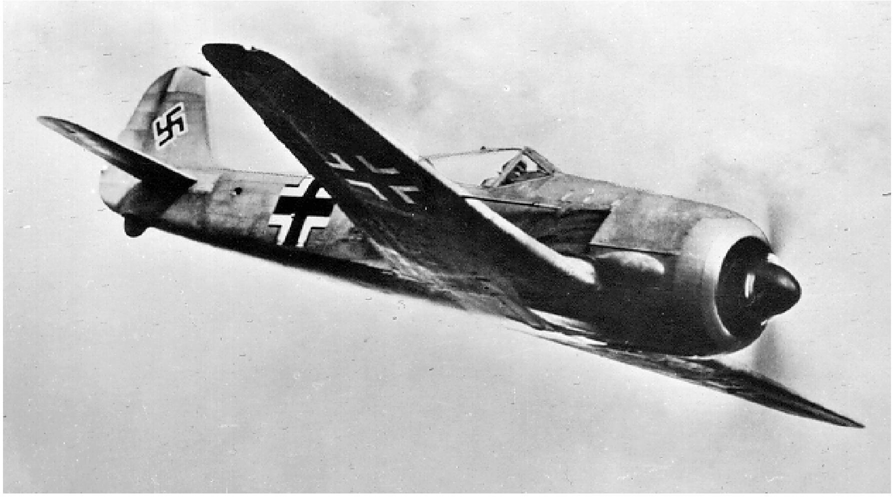
Hendrik Arro

EESTI LENDURID



LAHINGUTE TULES

KOGUMIK

Tallinn
2008

H. Arro. Eesti lendurid lahingute tules. Kogumik. Autori väljaanne CD kettal. Tallinn, 2008,
222 lk. (24 MB) koos illustratsioonidega.

Kogumik koosneb neljast osast. Esimeses osas kirjeldatakse eesti lendurite sõjateed II maailmasõja päevil, alates lennuüksuste formeerimisest Saksa lennuväes kuni nende likvideerimiseni 1944. aasta oktoobris Saksamaal ja ka nendes teeninud meeste teenistuskäiku pärast lennuüksuste likvideerimist. Antakse ülevaade eesti lennuüksuste arengust ja lahingutegevusest, lisades on esitatud aga täiendavaid fakte ja kommentaare eesti lennuüksuste tegevuse kohta ning samuti ka üldisi teadmisi mõningates, Saksa lennuväge puudutavates küsimustes. Teises osas on esitatud kaks artiklit koos järelsõnaga, kus kirjeldatakse, kuidas öölahingulennud tegelikkuses ikka välja nägid. Kolmas osa sisaldab kolme artiklit, mis annavad ülevaaate sellest, miks eestlased II maailmasõjas võitlesid koos sakslastega ja millised olid selle võitluse eesmärgid. Kogumiku neljandas osas vaadeldakse Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühenduse tegevust pärast Eesti taasiseseisvumist.

ISBN 978-9949-430-21-5

Hendrik Arro

EESTI LENDURID LAHINGUTE TULES

KOGUMIK

Tallinn
2008

EESSÕNA

Raamatu "Eesti lendurid lahingute tules" eelmine, 3. trükk ilmus juba 2001. aastal ja on käesolevaks ajaks ammu läbi müüdud. Kuid põlvkonnad vahetuvad ja peale on kasvanud uus põlvkond inimesi, kellele kunagised sõjasündmused pakuvad huvi. Muidugi mitte kõigile, kuid selliseid inimesi siiski leidub ja selle tõttu on aeg-ajalt ikka ja jälle autori poole pöördutud küsimusega, kas raamatut ei oleks võimalik kusagilt hankida ja kas ehk kordustrükki plaanis ei ole. Paraku on autor neile küsijatele pidanud vastama, et hankimisega on lood rasked, kuna autoril endalgi enam raamatu eksemplare järgi ei ole (v.a. paar isiklikku eksemplari, mis äraandmisele ei kuulu), kordustrüki väljaandmiseks on autor aga liiga vana ja ka vaene, et lubada endale lõbu suurt tööd ja rasket raha maksvat kordustrükki kirjastada.

Siis andsid sõbrad autorile aga nõu – anna raamat välja elektroonsel kujul. CD ketastele salvestamine on lihtne ja neid on võimalik valmistada just nii palju, kui nõudmist on. Lisaks sellele on CD kettad ka suhteliselt odavad. Üks kord toksid teksti ja pildimaterjali arvutisse ja edasi muudkui kopeerid. Kuidas soovijad raamatu paberile saavad, on juba nende mure.

Mõte tundus tuumakas. Ja nii hakkaski autor siis kunagi kirjapandut jõudehetkedel tasapisi uuesti arvutisse toksima (kunagised flopikettad raamatu sisuga olid ammu kadunud või riknenud), vajadust mööda materjali täiendades ja kohendades. Oli ju aja jooksul ka uut materjali eesti lennuüksuste tegevuse kohta kogunenud ning, lisaks sellele on autor vahepeal ka mõningaid artikleid kirjutanud, mis käesoleva raamatu temaatikaga hästi haakuvad.

Kõige selle tulemusel otsustas autor oma raamatu nüüd juba neljaosalise kogumikuna välja anda, millest esimene osa "Eesti lendurid lahingute tules. Lühike ülevaade eesti lendurite sõjateest II maailmasõja päevil" on selle, varem ilmunud raamatu neljas, parandatud ja uute materjalidega täiendatud väljaanne. Teine osa sisaldab kahte jutustust koos epiloogiga, mis annavad ettekujutuse sellest, kuidas eesti öölahingulendurite lennud 1944.aasta suviste Eesti kaitselahingute ajal tegelikkuses ikka välja nägid. Need jutustused olid avaldatud ka raamatu eelmises, kolmandas väljaandes. Kolmas osa on uus ja käsitleb materjale, mis räägivad sellest, miks eestlased koos sakslastega ikka sõdisid, kuidas tolleaegsed Eesti põrandaalused valitsusorganid Saksa sõjaväes teenivatesse eesti sõduritesse suhtusid ning mille eest eestlased ikka sõdisid. Need materjalid on eraldi artiklitena küll ka varem mitmel pool avaldatud, kuid autor loeb, et nende küsimuste teadmine on hädavajalik, et mõista, mis Eestis sõja ajal ikka toimus ja objektiivselt hinnata eesti lendurite tegevust ja tegutsemismotiive II maailmasõjas. Sellest lähtudes peab autor nende materjalide lülitamist käesoleva raamatu koosseisu vajalikuks. Viimane, neljas osa räägib aga sellest, kuidas kulgeb kunagiste lennuväelaste elu tänapäeva Eestis. See osa on varem avaldamata.

Nii siis hea lugeja. Sinu käes on raamatu "Eesti lendurid lahingute tules. Lühike ülevaade eesti lendurite sõjateest II maailmasõja päevil " CD kettal välja antud, tunduvalt täiendatud ja laiendatud väljaanne. Et raamatu esimesele trükile kirjutatud rubriik "saateks" kehtib väga hästi ka käesoleva väljaande puhul, siis otsustas autor seda täielikult ka käesoleva väljaande puhul kasutada. Võrreldes varasemaga on muutunud ainult see, et väga paljud selles rubriigis mainitud isikud, kes autorit selle raamatu kirjutamisel ja 2. ning 3. trüki parandamisel ja täiendamisel aitasid, on nüüdseks juba manalameesteks saanud. Kuid ka uusi abistajaid on juurde tulnud, kelledest autor esmajoones tahaks tänada soome lennundushuvilist Kari Lumppiot, kes autorit on tutvustanud mitmete huvitavate, mitmesugustest arhiividest pärinevate materjalidega eesti lennuüksuste kohta.

Väljaande IV osa väärib eessõnas aga pisut pikemat juttu. Nimelt tahaks autor siinkohal eraldi märkida, et II maailmasõjas võidelnud meeste tegevus Eestis toimub mõnevõrra omapärastes tingimustes. Eesti taasiseseisvumise järel tekkis vahepeal lootus, et kunagiste sõdurite ootused ja lootused täituvad ning Eesti lähiajaloo nõukogude aegne versioon leiab edaspidi

ümberhindamist. Paraku nii lihtne see asi siiski ei olnud. Vabadusvõitleja medalid anti kaitseministeeriumi poolt relvavõitluses osalenuile 1998. aastal küll välja, aga sellega jäi asi vabadusvõitluse osas ka soiku. Nende meeste, kes kunagi püüdsid Eestit relvaga käes nõukogude okupantide vastu kaitsta ametliku tunnustamiseni vabadusvõitlejatena Eesti riigivõimuorganid siiani veel jõudnud ei ole, ehkki vastavaid ettepanekuid Riigikogus on tehtud. Kuid need on kõik läbi kukutatud. Ilmselt ei jätku Eesti riigimeestel selle küsimuse positiivseks otsustamiseks veel moraalset julgust. Samal ajal aga, n.-ö. “nurga taga”, kui suuremat skandaali karta ei ole, on aeg-ajalt isegi selliseid kõrgemaid ametimehi leidunud, kes kunagiste sõdurite aadressil on ka tunnustavaid sõnu lausunud.

On jõutud isegi kurioosumiteni. Ehkki vabadusvõitlejaid kui selliseid ei ole riiklikult tunnustatud, on siiski paljud neist kõrgeid riiklikke autasusid saanud, kusjuures Vabariigi Presidentide (kõik presidendid on vabadusvõitlejaid autasustanud) otsustes autasude andmise kohta on märgitud, et tegemist on sõjaliste teenetega vabadusvõitlejatega. Siinkohal tuleks kasutada küsimärki, sest ametlikult selliseid mehi ju ei eksisteeri. Nii et võta sa kinni, kellega õieti tegu on. Vägisi jääb mulje, et riigivõimuorganid ei ole omavahel asja kooskõlastada suutnud – president tunnustab ja ka valitsus on, eriti just viimasel ajal, soosival seisukohal olnud, kuid parlament mitte. See näitab, et Eestis on vabadusvõitlejate tunnustamisega üpriski segased lood – ühest küljest võimuorganid tahaks nagu vabadusvõitlejaid tunnustada, samal ajal aga seadusandlik organ – Riigikogu ei ole siiani julgenud ametlikult seadust vastu võtta, millega II maailmasõja aegset vabadusvõitlust kui sellist ka riiklikult tunnustatakse. Nähtavasti on Riigikogus küllaltki palju neid, kelle meelest on targem karta kui kahetseda. Mine sa tea, mida meist välismaal ikka arvatakse. Küllap need vanamehed nagunii varsti maha koolevad ja siis, nagu ütles sm. Stalin, ei ole inimest, ei ole ka probleemi.

Ka Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühenduses (SELÜ-s) on aastatel 1997-2005 IV või V klassi Kotkaristi saanud kuus SELÜ liiget (Hendrik Arro, Kaljo Alaküla, Arvo Putmaker, Gunnar Laev, Kalju Kukkur ja Ants Teetsov), kõik sõjaliste teenetega vabadusvõitlejatena.

Kuid hunt nendega, nende otsustajatega. Kunagised sõdurid elavad ja tegutsevad kõigele vaatamata, lähtudes motost – elame veel. Kuidas endiste lennuväelaste ühendusel on õnnestunud tegutseda, peaks lugejale selguma käesolevas raamatu IV osas toodust.

Nii et head lugemist!

Autor

I OSA

EESTI LENDURID LAHINGUTE TULES

Lühike ülevaade eesti lendurite sõjateest II maailmasõja käigus

SAATEKS

(Kirjutatud käesoleva raamatu 1. trükile)

Järgnev lugu ei ole kangelaseepos, põnev sõjajutt ega ka sügav ajalooline uurimus, vaid lihtsalt lühike ülevaade oma kodumaad Teise maailmasõja ajal vene anastajate eest kaitsnud eesti lendurite sõjateest. See ülevaade ei pretendeeri sügavale ajaloolisele tõele, kuna pole kirjutatud mitte arhiividest ja mitmesugustest uurimistöödest saadud materjalidele, vaid autori ja ta paljudel sõjakaaslaste meenutustele tuginedes, nii nagu nemad neid kaugeid sündmusi mäletavad. Selle loo kirjutamiseks ajendas autorit teadmine, et mida rohkem aastaid edasi, seda vähemaks jääb teadjaid ja seda rohkem fakte kaob vaikselt aegade hämarusse. Seetõttu oli selle loo kirjutamiseks viimane aeg, et säilitada uutele sugupõlvedele ja tulevastele ajaloouurijatele mingisugunegi ülevaade oma kodumaad kaitsnud eesti lendurite tegevusest Teises maailmasõjas. Et need, kes raamatus kirjeldatud sündmusi ise ei ole üle elanud suudaksid kirjutatut paremini mõista, selleks allpool pisut ajaloolisest taustast.

Aastasadu oli eesti rahvas oma põhiliste vaenlaste ja rõhujatena tunnetanud sakslasi. 1940-1941. aastal, pärast eesti annekteerimist Nõukogude Liidu poolt toimunud sündmused, rahulike elanike kallal toime pandud vägivald ja terror olid aga enamikule eestlastest selgeks teinud, et suurim oht eesti rahva olemasolule on Vene kommunism. Lootus Inglismaa ja Prantsusmaa abile eesti rahvuse ja riikliku iseseisvuse säilitamisel oli kokku varisenud ja nii nägi enamik eestlasi selles seisus oma põhilist liitlast võitluses idast tuleva surmaohu vastu paratamatult Saksamaas ning sajanditevanune vaen vajus olukorrast tingituna tagaplaanile. Nii olidki juba 1941. aastal tuhanded eesti mehed astunud vabatahtlikult Saksa sõjaväkke, et seal loodud eesti väeüksustes asuda oma kodumaad kaitsma ja tasuda eesti rahvale tekitatud kannatuste ning ülekohtu eest. Kuigi Saksa okupatsioonivõimude tegevus ei äratanud juba varsti eestlastes erilist usaldust ja sõprust, lähtuti antud juhul põhimõttest – Kuradi väljaajamiseks võib kasutada ka Peltsbuli abi.

Paljud lootsid ka, et kordub 1918. aasta ajalooline situatsioon: mõlemad Eestit okupeerinud suurriigid, Venemaa ja Saksamaa, kurnavad ennast sõjas vastastikku välja ja nii avaneb võimalus Eesti iseseisvus taastada. Sel juhul oleks ilmselt aga väga oluline olnud, et sõjategevuse lõppemisel ei oleks Eesti pinnal Vene vägesid. Eesti iseseisvus oli eesmärk, mille nimel tasus võidelda ja püüda Eesti piire uue Nõukogude okupatsiooni eest kaitsta.

Oma valik tuli teha ka eesti lendurite, sest jääda oma kodumaad ähvardava surmaohu korral passiivseks pealtvaatajaks ei lubanud nende meeste kohusetunne ja meheau. Loomulikult oleks tahetud võidelda Eesti relvajõududes ja omas väeliigis, sini-must-valgete tunnusmärkidega lennukitel vaenlase vastu lennates, kuid selleks ei andnud sakslased (ja ka soomlased) paraku mitte mingeid võimalusi. Nii tuligi paratamatusega leppides asuda võitlema Saksa sõjaväes loodud eesti lennuüksustes, mustade ristidega lennukitel ja saksa mundris, kuid sini-must-valge vapp mundrikuue käisel ja vaba Eesti eesmärgina südames. Nendesse üksustesse astus suurem osa Eesti lennuväes teeninud nooremaid ohvitsere ja ka säilinud tehnilist personali, samuti tuli mehi reserv- ja Eesti Aeroklubi lendurite hulgast (kohe esimese üksuse loomisel kuulus juhttuumikusse nii tegev-, reserv- kui ka aeroklubi lendureid). Kuid lisaks oli ka palju neid, kes oma väljaõppe said alles sõja ajal. Olgugi, et Eesti kaitsmine neil meestel neist mitteolenevatel põhjustel ei õnnestunud, püüdsid nad nii hästi kui suutsid täita oma sõdurikohust ja väärivad sellega kahtlemata ajaloos kas või äramärkimist.

Iga lõik järgnevas loos nõuaks omaette pikemat lahtikirjutamist, kuid piiratud ajavaru ja ka materjalide vähesus ei võimalda seda teha. Ehk teevad seda kunagi teised ja võib-olla on see kirjutis siis abiks sündmuste üldise kulgemise paikapanemisel. Neile, kes aga juba nüüd veidi rohkem teada tahaksid, kui järgnevast lühikesest ülevaatest lugeda, on lisas veel mõningaid

täiendavaid fakte ja kommentaare, mis aitavad sündmusi ehk paremini mõista. Autor annab endale aru, et see lisa, nagu kogu raamatuke ei ole kaugeltki ammendav ja võib sisaldada isegi vigu, sest aeg on halastamatult teinud oma töö nii autori kui ka tema sõjakaaslaste mälus. Autor annab endale aru ka sellest, et ta on kirjutades kasutanud ehk liiga palju Liibavi lennukooli ja hiljem kolmanda lennusalgaga seotud mälestusi, kuid eks iga inimene püüa kasutada eeskätt ikka neid materjale, mida ta hästi teab ja tunneb, vähemtuntust kergemini üle libisedes. Küll aga peab vabandama nende paljude meeste ees, kes lennuüksuste maapealses personalis, remondiüksustes, lennuväljakomandotes ja mujal teenides andsid oma hindamatu panuse lennuüksuste edukaks tegevuseks, kuid kelle teod on selles loos leidnud vähe kajastamist. Paraku on autori teadmised selles osas olnud liiga puudulikud, et julgeda seda külge laiemalt valgustada.

Võib arvata, et päris valmis ei saa selline lugu vist mitte kunagi. Ikka leidub veel midagi, mida tasuks kunagiste sündmuste jäädvustamiseks kirja panna. Niisiis, hea lugeja, lepi sellega, et sinu käes olev lühiülevaade, fragmentaarium eesti lendurite sõjateest ei tarvitse sugugi olla selle loo lõplik variant, vaid kajastab ainult autori teadmiste taset selle raamatu käsikirja viimase redigeerimise ajal, 1995. aasta septembris (selle loo esimene variant kirjutati juba 1991/1992. talvel, kuid autorist sõltumatutel põhjustel on raamatu kirjastamine viibinud. See on asjale aga ka kasuks tulnud, sest nii on võimalik olnud uute andmete saamisel käsikirja pidevalt parandada ja täiendada). Ei ole sugugi võimatu, et mõne aja pärast, kui uusi andmeid veelgi koguneb, ilmub uus, täpsustatud kirjutis nendest kaugetest sündmustest. Kuid millal see toimub ja kas selle kirjutab käesoleva loo autor või keegi teine, eks seda näita aeg. Ja ega see olegi oluline. Peaasi, et Eesti vabaduse eest võidelnud mehed ja nende teod ei kaoks igaveseks teadmatusse.

Autor tänab kõiki neid endisi sõjakaaslasi, kelle mälestusi on võimalik olnud kasutada. Eriti endisi lendureid Kaljo Alaküla, Evald Kaasikut, Herman Kabet, Valdo Koplit, Juhan Laanest, Remi Milki, Georg Poolmat, Valdo Raagi, Anatol Rebast, Kalju Reitelit, Alfred Viltroppi ja Helmut Võsarit, pardalaskureid Valdur Ernitsat (kes esimesena Nõukogude Eestis esines avalikkuse ees ettekandega eesti lenduritest Saksa õhujõududes), Elmar Heinsalu, Elmar Käsperit, Feliks Prodot ja Arvo Putmakerit ning kunagisi Pärnu lennukooli lendurõpilasi Benno Abramit, Reinhard Jürgensoni, Raimond Lipandit ja Gunnar Mühlbergi, samuti paljusid maapealses koosseisus teeninuid, kes ühe või teise konkreetse küsimuse väljaselgitamisel autorit on abistanud[x)]. Tänu ka töö vormistamisel kaasa aidanud Arvi Prikile. Kõiki neid, kes autorile hea nõu ja oma mälestustega abiks on olnud, ei ole kahjuks võimalik üles lugeda. Siinkohal tuleb veel märkida, et lisaks ülalnimetatud isikute suusõnal või kirja teel edastatud mälestustele on autor raamatu kirjutamisel kasutanud andmeid ka Gerhard Buschmanni, Remi Milgi ja Aavo Ürgsoo mitmel pool avaldatud kirjutistest sõjaaegsete eesti lennuüksuste kohta. (Kahjuks on paljud ülalnimetatuist selle raamatu ilmumise ajaks juba manalameesteks saanud.)

Lõpuks veel mõni rida ka raamatu pildimaterjali kohta. Selle raamatu illustreerimiseks kasutatud fotode leidmine ei olnud sugugi kerge ülesanne. Olid ju sõjavangilaagrid, arreteerimistel toimunud läbiotsimised jms. Eestis elavate endiste lennuväelaste fotokogud üsnagi tühjaks teinud. Palju fotosid olid ka meeste omaksed hävitanud, sest sellise matejali leidmine kodust tähendas sõjajärgsetel aastatel ka selle hoidjale arreteerimist ja seetõttu oli Saksa sõjaväega seotud fotode säilitamine omaette kangelastegu.

Siiski läks Eestis elavate ja välismaal viibivate sõjakaaslaste abiga lõpuks õnneks ka fotode saamine. Kahjuks kajastavad need peamiselt ainult *Buschmannstaffel'i*, 127.

[x)] Käesoleva raamatu hilisemate väljaanete jaoks andsid täiendavaid materjale veel William Laanekõrb, Endel Andre ja Heino Taremäe, Kari Lumppio ning Frederik Gerdessen – neist viimane eriti *Fokker CVE-de* osas.

Mereluurelennugrupi, Liibavi lennukooli ja 11. Öölahingulennugrupi 3. lennusalga tegevust, mistõttu autor palub ülejäänud eesti lennuüksuste meeste eest vabandust ja ütleb, et neid ei ole mitte meelega unustusse jäetud. Kasutada olnud fotomaterjal lihtsalt oli selline. Kurvastusega tuleb ka nentida, et paljudel fotodel olevate meeste nimed on aeg autori ja teiste, teda konsulteerinud sõjakaaslaste mälust kustutanud.

Omaette probleemiks oli veel seegi, et mitte kõik saadud fotod ei olnud oma kvaliteedilt kasutamiseks kõlbulikud. Olid nad ju tehtud juhuslike autorite poolt juhuslike kaameratega juhuslikele materjalidele ja ilmutatud enamasti väliolukorras. Oma töö oli teinud ka aeg. Nii tuli teha siis valik, mis alati sugugi kerge ei olnud. Raamatu fotod, peale autoril endal säilinute, pärinevad peamiselt järgmistelt meestelt (nende autorid on enamasti aga teadmata): Remi Milk, Helmut Võsari, Bruno Ehasalu, Herman Kabe, Väino Kõrb ja Roman Küttis. Ka nendest meestest on enamus käesolevaks ajaks juba igaveseks lahkunud. Üksikuid fotosid on teisteltki meestelt. Mõned fotod pärinevad ka sõja ajal ilmunud Saksa lennuväeajakirjast “Der Adler” ja mõningatest teistest sõjaaegsetest raamatutest. Autor loodab, et vaatamata kehvale kvaliteedile aitavad raamatus olevad fotod siiski olnut meelde tuletada ja aitavad lisaks kirjutatule täiendavalt mõningat pilti luua sõjaaegsete eesti lennuüksuste elust ja tegevusest.

Esimene ja ühtlasi ka viimane peatükk

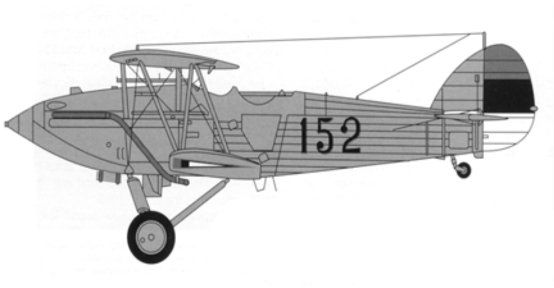
NII SEE OLI

Lenduritest metsavendadeks

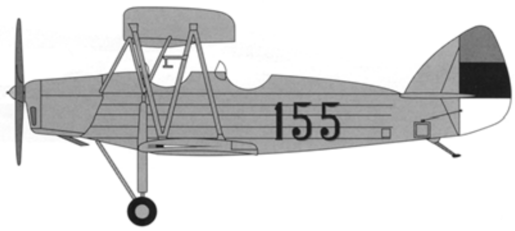
Kui Nõukogude Liit annekteeris 1940. aastal Eesti Vabariigi ja Eesti sõjaväe baasil moodustati 22. Territoriaalne laskurkorpus, formeeriti Eesti lennuväkke kuulunud ja edasi teenima jäetud lenduritest ja tehnilisest personalist selle korpuse juurde ka üksik lennueskadrill.

Eskadrilli formeerimine tehti ülesandeks endisele Eesti lennukooli ülemale kolonelleitnant Hans Kitvelile ja selle asukohaks sai Jägala mõis ning selle juures olnud lennuväli. Seda lennuvälja oli ka Eesti lennuvägi oma suvelaagriteks kasutanud. Eskadrilli koosseisust jäeti välja kõik vanemad ohvitserid, välja arvatud kolm majorit: Peeter Juhalain, Voldemar Andresen ja Ernst Laigo, kes olid määratud loodava eskadrilli staapi (neist E. Laigo vabastati eskadrilli koosseisust aga juba 1940. aasta lõpul). Lendurite arvult kujunes eskadrill vähemalt Nõukogude Liidu lennuväepolgu suuruseks. Ehkki eskadrilli ülem oli eestlane (algul Hans Kitvel, tema arreteerimise järel aga Peeter Juhalain), läks tegelik võim eskadrillis varsti Venemaalt eskadrilli väljaõpet ja poliittööd korraldama ja juhtima saadetud venelaste, vanempolitruk Štšekotšihhini, kapten, hiljem major Lukaševitši ja vanemtehnik Grigorjevi kätte. Lisaks neile tegeles eskadrilli isikkoosseisu, eriti aga selle lojaalsuse küsimustega veel julgeolekutöötaja vanemleitnant Rodionov,

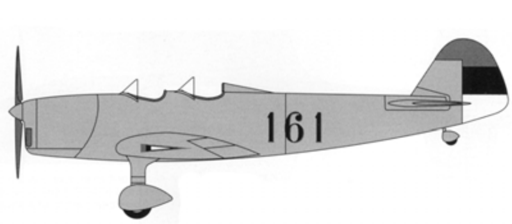
Kogu eskadrilli tehniline baas, nii lennukid kui ka teenindusmasinad, töökodade seadmed jne. Pärinesid Eesti lennuväest. Lennukitest jäi eskadrilli käsutusse kuus inglise päritoluga *Hawker Harti* ja üks *Avro Anson*, viis veidi enne Eesti annekteerimist Saksamaalt saadud *Henschel Hs-126*-t ning neile lisaks veel kuus Eestis konstrueeritud ja ehitatud *PON* ja *PTO-4* tüüpi õppe-treeninglennukit. Põhiliselt lennati Jägalas *Hawker Hart*'idega, vähem ka *PON*'ide ja *PTO-4*-dega[1)]. Teised lennukid seisid lihtsalt lennuvälja ääres neil ja lasti laguneda. Osa Eesti lennuväele kuulunud lennukeid viidi aga Tallinna külje all olnud Nehatu lennuväljale, kus neil samuti lasti laguneda (osa lennukeid kasutati pommitusõppustel ka märklaudadena). Hiljem hävitati kõik lennukid hävituspataljoni poolt.



Hawker Hart II



PON-1A



PTO-4



Hävituspataljoni poolt hävitatud Henschel Hs-126 rusud Jägalas

[1)] Märkused ja kommentaarid on toodud raamatu lisas.

Ehkki lendurite hulgas oli ka neid, kellele uus kord tundus sümpaatsena (eriti tuntuks sai kommunistina kapten Aleksander Vain), oli neid siiski üsna vähe ja enamasti pooldati iseseisvat Eestit. Oma mõju eesti lendurite meeleolule ja suhtumisele nõukogude võimu avaldasid ka varsti Eestis toimuma hakanud arreteerimised, mis puudutasid ka lendureid[2)], üldine vägivald ja eriti küüditamine. Seetõttu otsustas enamik lendureid pärast sõja puhkemist Nõukogude Liidu eest võitlemisest loobuda ja metsa minna. Asjast räägiti tasapisi omavahel ja peeti ka sellekohaseid plaane. Metsa põgeneti 27. juunil, kui saabus korraldus Venemaale evakueeruda, mille kohta käsus ametlikult olevat öeldud, et minnakse ümber õppima uutele lennukitele.

Eskadrilli asuti evakueerima, nagu juba öeldud, 27. juuni õhtul ja esialgu pidi sõidetama Nõmmele, kus oli ette nähtud rongile laadimine. Et autosid oli vähe, siis pidi tehtama kaks voori. Paraku ei langenud kahes vooris evakueerumine lendurite esialgse põgenemisplaaniga aga kokku ja nii tuli seda käigu pealt muuta. Enne Jägalast lahkumist õnnestus laost veel püstoleid saada. Muid jalaväerelvi lenduritel ei olnud.

Esimene grupp, kokku 22 lendurit, lahkus Jägalast esimese voori autol, lisaks neile veel major P. Juhalain, kui eskadrilli ülem, sõiduautol. Autole oli ronitud kiiruga ja nii ei sattunud sinna mitte kõik need, keda seal näha oleks tahetud. Veidi enne Narva maanteele jõudmist andis veoauto juhikabiinis istunud kapten Harry Anelin autojuhile korralduse riket simuleerida, mida see ka tegi. Kapten Aavo Ürgsoo mäletamist mööda olevat Anelin oma käsku algul püstoliga toetanud, kuid autojuht olevat seepeale vastanud, et ta on oma mees ja asunud "rikkiläinud" autot parandama. Ülejäänud voorile näidati, et sõitku mööda, küll nad juba järele tulevad. Kui voor oli möödunud, tuli kapten Alfred Nõmmikul, kes oli tuntud kommunistlikult meelestatud ohvitserina ja kes evakueerimise segaduses oli ka sellele autole sattunud, autost lahkuda (mõningate meeste meenutamist mööda, olevat Nõmmiku asjad lihtsalt autost välja visatud). Narva maanteel pöörati paremale. Kohe jõudis pärale ka major Juhalain, kes oli lendurite autole järele kihutanud ja nüüd samuti veoautole üle kolis.

Kaasaegsete mäletamist mööda olevat kapten Anelin Narva maanteeni jõudes pöördunud oma kaaslaste poole sõnadega: "Mehed, me oleme Eesti ohvitserid ja andnud oma vande eesti rahvale, me võtame oma saatuse endi määrata. Metsad on vabad. Kes julgevad ja tulevad kaasa?" (kapten Anelini nekroloogist, "Välis Eesti" 21.01.1951.a.). Kõhklejaid ei olnud.

Kiiu lähedale jõudes pöörati paremale metsa. Mõne aja pärast jäeti auto maha ning liiguti jalgsi edasi. Pärast pikemat rännakut, mille jooksul põgenikke ka lennukiga otsiti, kuid ei avastatud, jäädi laagrisse Kõnnu valda, Järvi küla lähedale. Grupis oli 23 meest, neist 22 lendurit ja allohvitserist autojuht[3)].

Kuna Jägalasse mahajäänud lendurid, keda põgenemisplaanide koostamisel oli usaldatud, teadsid, et mehed Nõmmele mineku asemel metsa pööravad, siis lahkus teine grupp lendureid, kokku 13 meest, laagrist varsti pärast esimese grupi ärasõitu, enne kui teade esimese grupi põgenemisest Jägalasse tagasi jõudis. Lisaks sellele lahkusid mõned mehed veel üksikult. Kapten A. Ürgsoo mäletamist mööda olevat põgenenud 43 meest, neist 41 lendurit ehk üle 80% lendavkoosseisust. Teise grupiga liitus mõne päeva pärast veel Venemaale evakueeritavate sõdurite rongist ärakaranud motorist, vanemseersant Herman Tombah ja veelgi hiljem kolm meest Erna pataljonist, millega selle põgenikesalga üldiseks suuruseks oli 17 meest[4)]. Hiljem mõlemad põgenenud lendurite salgad ka kohtusid, kuid monoliitset üksust nende baasil siiski ei tekkinud.

Esimene grupp leidis varsti endale toetaja – Mati metsavahi Tarmo Kooviti, kes korraldas meeste toiduga varustamist. Paraku jõudis teade sellest, et lendurid ennast metsas varjavad, ka mõningate kohalike punaste kõrvu ja nii tehtigi vastav ettekanne sinna kuhu vaja. Selle tulemusena toimus 13. juulil lendurite laagrile ülekaalukate NKVD-(piirivalve)vägede

haarang. Lendurid olid just kavatsenud samal päeval oma asukohta vahetada, kuid jäid sellega hiljaks. Ainult püstolitega relvastatud lenduritel õnnestus lahinguga haarangust küll väljuda, kuid kolme mehe elu hinnaga. Langesid kapten Juhan Kalmet, kapten Arnold Streimann ja nooremleitnanat Martin Terts. Metsavahil ja tema perekonnal õnnestus pääseda. Need langenud ei olnud lendurite hulgas aga esimesed. Juba 10. juulil oli venelastega kokku sattunud ja langenud Erna pataljoniga sidet looma läinud kapten Oskar Aksel, temaga kaasas olnud nooremleitnant Eduard Lepp võeti aga kinni, kuid tal õnnestus mõne päeva pärast põgeneda.

Kuid need langenud ei olnud 1941. aasta sõjasuvel lendurite hulgas viimased. 27. augustil langesid major Hirvelaane pataljoni ridades Tallinna lähistel veel portupeeaspirandid Leino Oru ja Vello Maks. 3. augustil langes Mahtra lähistel Harjumaa Omakaitse staabiülemana aga nooremleitnant Eero Saag.

Ka teine lendurite laager, mis paiknes Anija vallas Kõrve küla lähistel, oli seotud ohvritega. Nendeks osutusid Aruhärma talu peremees ja perenaine, Hans ja Marie Oskar, kes lendurite ja nende perede abistamise eest 19. augustil venelaste poolt metsikult mõrvati.

13. juuli lahingust väljumisel jagunesid lendurid mitmesse, edasi omaette tegutsevasse gruppi. Ka teine lendurite grupp otsustas hajuda. Liiguti lõunasse, sakslastele vastu. Pärast sakslastega kohtumist asuti enamasti teenima kas Omakaitses või eesti vabatahtlikest Saksa sõjaväe juurde formeeritud jalaväeüksustes. Üheks tuntuimaks neist sai 1941. aasta suvel formeeritud major Hans Hirvelaane pataljon, mille ridadesse kuulus arvukalt lendurohvitsere. Leitnant Remi Milgi mäletamist mööda olevat lendurohvitseid osalenud juba selle pataljoni loomisel, mis toimus 2-3. augustil Väätsas. Lendurohvitseride teenimist jalaväes hõlbustas asjaolu, et Eesti sõjakoolis oli lenduritele antud ka jalaväeohvitseri väljaõpe. Nii oli pataljoni 1. kompanii ülemaks lendur-kapten Johannes Kant, 2. kompanii ülemaks lendur-kapten Aavo Ürgsoo, majandusülemaks lendur-kapten Oivo Soots ja käsundusohvitseriks lendur-kapten Juhan Ainjärv. Pärast pataljoni ülema H. Hirvelaane langemist Rapla lahingus 20. augustil sai pataljoni ülemaks aga lendur-major August Kitsapea, kes teenis sellel ametikohal kuni pataljoni likvideerimiseni. Pataljonis teenis arvukalt teisigi lendurohvitsere. Lahingutega liiguti Tallinna alla. Pärast Tallinna vabastamist saadeti pataljon Läänemaale, kus see 10. septembril Nõval likvideeriti. Esimene kompanii jätkas siiski Saksa 217. diviisi juures teenistust ja likvideeriti alles 8. novembril Lihulas. Suur osa pataljonis teeninud lenduritest jätkas pärast pataljonist lahkumist teenistust Omakaitses, mõned mehed püüdsid aga hakata tegelema ka Eesti lennuväe taasloomisega.

13. juulil toimunud lahingu paigale asetati 12. juulil 1942.a. suvel põllukivi, millele paigutatud mälestustahvlile oli lisaks J. Kalmeti, A. Streimanni ja M. Tertsi nimedele raiutud ka O. Akseli ja H. Tombahi nimed. Ka viimane olevat vangi langenud ja põgenemiskatsel maha lastud (A. Ürgsoo andmed), kuid täpsemalt sellega seotud asjaolud ja kuupäev on autorile aga teadmata (ka mälestustahvlil kuupäeva ei olnud). Pärast Eesti taasokupeerimist Punaarmee poolt mälestuskivi küll säilus, kuid sellel olnud mälestustahvel kõrvaldati selle lõhkumise vältimiseks ühe kohaliku elaniku poolt, kes selle peitis. Paraku on mälestustahvel siiani leidmata, sest tahvli peitja suri enne Eesti taasiseseisvumist. Mälestustahvel taastati 1994. aasta juulis Kuusalu Muinsuskaitse Seltsi poolt. Ka Aruhärma talu õuele paigutati 24. juunil 2000. aastal Kuusalu muinsuskaitsjate algatusel mõrvatud pererahvale, Hans ja Marie Oskarile mälestuskivi.



1943. aastal



... ja käesoleval ajal

Lendurite kivi



2002. aastal Kõrve külla püstitatud mälestuskivi 19. augustil 1941. aastal metsavendadest lendurite abistamise eest mõrvatud Aruhärma talu pererahvale, Marie ja Hans Oskarile

Sondesrstaffel Buschmann

Nagu eespool juba öeldud, hakati kohe pärast Eesti vabastamist tegelema Eesti lennuväe taasloomisega. Neid kavatsusi ei krooninud aga edu. Sakslased, kes 1941. aastal olid oma võidus veel surmkindlad, ei tahtnud Eesti iseseisvusest, liiatigi siis Eesti sõjaväest või Eesti lennuväest, mitte midagi teada. Ka Saksa lennuväe koosseisus ei tahetud välismaalastest koosnevaid üksusi näha. Lennuvägi kui eliitväeliik oli ette nähtud ainult sakslastele.

Asi võttis aga parema pöörde, kui Eestisse saabus 1941. aasta sügisel Soome kaudu tagasi siit 1940. aastal baltisakslasena Saksamaale läinud Gerhard Buschmann. Viimane oli enne sõda Eesti Aeroklubis olnud innukas mootor- ja purilennuharrastaja ja tuntud ka väga eestimeelse mehena[5)]. Et tal, nagu paljudel teistelgi baltisakslastel, oli Saksa võimude juures häid suhteid, võttis ta asjaajamise oma peale ja saavutas lõpuks ka edu. Kuid ega see alguses temalgi kergesti läinud. Vahepeal, 1941. aasta detsembris, prooviti eesti lennuüksuse loomisega õnne isegi Soomes ja viidi üks säilinud ning eraviisiliselt Harry Habeli juhtimisel uuesti korda tehtud *PTO-4* laevaga Helsingisse, et Soome lennuväe juures tegutsemisvõimalusi leida, kuid asjata. Ilmselt ei tahtnud soomlased selles küsimuses sakslastega vastuollu sattuda ja nii toodi lennuk mõne aja pärast Eestisse tagasi.

Eesti lennuüksuse loomist soodustas lõpuks aga asjaolu, et kui G. Buschmann tegi 1942. aasta jaanuaris Läänemerel tegutseva Saksa sõjalaevastiku staabiülemale, mereväekapten Konrad Engelhardtile ettepaneku eestlastest koosneva rannaluure lennuüksuse loomiseks, siis äratas see ettepanek Saksa merejõududes suurt huvi ja seda pooldasid ka mereväe kõrgemad staabid. Selle põhjuseks oli ilmselt see, et Saksa mereväel ei olnud luba formeerida endale lendavaid üksusi, samal ajal kui sõjalaevastikul oli raskusi lennuväelt vajaliku toetuse saamisega. Nõusolek saadi ka Eestis tegutsevalt õhulaevastikult (*Luftflotte 1*). Et aga Saksa mere- ja lennuväel ei olnud seaduslikku alust välismaalastest koosnevale personalile palka maksta ja teisi rahalisi kulutusi kanda, siis tuli läbi rääkida ka SS-i ja politseijuhiga Eestis, *SS-Brigadeführer und Generalmajor der Polizei* Hinrich Mölleriga, kellelt saadigi nõusolek, et loodav lennuüksus on formaalselt politseiüksuste nimekirjas ja vajalikud summad kaetakse politsei eelarvest. Jaanuarikuu teisel poolel välja töötatud projekt lennuüksuse formeerimiseks saadeti *Luftflotte 1* kaudu põhjarinde lennuväe peastaapi, kust peagi saadi ka vastav nõusolek. Ühtlasi teatati, et üksuse tegutsemiseks vajaliku kütteaine ja tehnilise varustuse eest muretseb *Luftflotte 1*.

Sonderstaffel Buschmann (erilennusalk Buschmann) ehk *Buschmannstaffel*, nagu seda tavalises kõnepruugis kutsuti, alustas ametlikult oma tegevust 12. veebruaril 1942. aastal, mil saabus nõusolek lennuüksuse formeerimiseks. Loodud lennuüksuse staabi esimeseks asukohaks sai Saksa mereväe staabihoone Tallinnas, kus selleks otstarbeks eraldati kaks ruumi. Staap ise aga paiknes Vabaduse väljakul, praeguses linnavalitsuse hoones, kus tol ajal asus ka kohvik "Corso". Lennuväljaks sai Ülemiste lennuväli (kuhu hiljem ka üksuse staap üle koliti). *Sonderstaffel Buschmanni* tuumiku moodustasid selle asutamisel ülemleitnant Herman Kabe mäletamist mööda seitse lendurit, kelledest kolm – Ants Repnau, Koit Kava ja Mart Napa olid kutselised sõjaväelendurid, kaks – Herman Kabe ja Harry Habel – sõjaväe reservlendurid ning kaks – Gerhard Buschmann ja William Laanekõrb – kuulusid endise Eesti Aeroklubi lendurite hulka. Selle grupi juurde olevat mittelendurina kuulunud ka insener Kõiva. Üksuse ülemaks sai Gerhard Buschmann, kes aga ei olnud sõjakooli lõpetanud ja kellele seetõttu oli antud *Sonderführeri* auaste.

Ega see loodud üksus nüüd soovitud Eesti lennuvägi küll ei olnud, aga siiski üksus, kus eesti lenduritel avanes võimalus jälle omas väeliigis vaenlase vastu võidelda, mistõttu üksus täienes õige kiiresti. Nagu eespool juba öeldud, oli üksuse olukord mõneti eriskummaline, sest vastloodud lennusalk[6)] sai esialgu n.ö. mitme peremehe omaks. Lennualane varustus saadi

lennuväelt, lahinguülesanded mereväelt, palga ja muu varustuse kulud kanti aga politsei eelarvest. Lennuüksus oli mõeldud mereluureks Soome lahe kohal ja sidepidamiseks sakslaste valduses olevate saartega.

Lennukitest oli lennusalga käsutuses esialgu ainult neli Eestis enne sõda konstrueeritud ja ehitatud relvastamata õppe-spordilennukit *PTO-4*, mis aeroklubi töökodades oli lahtivõetult imekombel suudetud säilitada (ka Soome viidud lennuk toodi õhu teel tagasi). Hiljem saadi Lätist juurde üks kahemootoriline *De Haviland DH-89 "Dragon Rapide"* (mis algselt pärines küll Leedust ja mille olid Lätti toonud sakslased), neli VEF'i tehastes litsentsi alusel ehitatud, Belgias konstrueeritud luurelennukit *SV-5*. Lennukipargis oli ka üks *RWD* ja üks *Miles "Magister"*. Ühe *SV-5*-ga sai katselennul surma üks *PTO-4* konstruktoreid, insener Rein Tooma, samuti temaga kaasalennanud motorist Elmar Ploomann ja rohkem nendega ei lennatud. Luurelendudeks kasutati põhiliselt heade lennuomadustega *PTO-4*-sid, *"Dragon Rapide"* osutus aga väga sobivaks varustuslendudel, mida sooritati Tütarsaarte kaitsemeeskondadele toiduainete, posti ja muu vajaliku kohaletoimetamiseks.

Luurelennud Soome lahe kohal kergete relvastamata spordilennukitega, millega alustati märtsis ja mis ulatusid kuni Seiskari-Lavansaareni ja sealt edasi Oranienbaumini, olid omaette julgustükkideks, sest aeg-ajalt kohtuti ka vastase hävitajatega. Esimesed tuleristsed said eesti lenduritest *PTO-4*-ga luurelennul olles W. Laanekõrb ja H. Kabe, kes Kurgolovo poolsaarest põhja pool olles kohtusid kolme *I-15* tüüpi (arvatavasti *I-152*) vene hävitajaga, mis neid ka ründasid. Tänu *PTO-4* heale manööverdamisvõimele õnnestus meestel hävitajate käest madallennul siiski pääseda, ehkki lennuki kandepindades loeti H. Kabe mäletamist mööda pärast 13 kuuliauku ja W. Laanekõrb sai paremast õlast kergelt haavata.

Mõni aeg hiljem puututi kokku isegi üheksa *I-16* tüüpi hävitajaga. Lugu ise toimus Väike-Tütarsaare juures lendurite H. Kabe ja J. Leppikoga. Meie *PTO-4* asus otseselt ründama kolm vastase hävitajat (rohkem ei oleks vist ligi mahtunud) – üks tagant, üks paremalt ja üks vaskult ülalt. Kordamööda avasid need kõik tule. Kuid ka seekord õnnestus meestel tänu *PTO-4* headele lennuomadustele Väike-Tütarsaarel asuva saksa õhutõrjepatarei kaitsva tule alla jõuda, nii et venelased edasistest rünnakutest loobusid. Toodi ka väärtuslikke luureandmeid. Nii said sakslased aprillis tänu lennuüksusele teada, et venelased on Suur-Tütarsaare maha jätnud ja läinud üle jää Seiskarile. Vastavale teatele toetudes teostas merevägi koos maaväega kiire operatsiooni ja hõivas saare. Hiljem oli see tagasipöördumist üritavatele venelastele õige halvaks üllatuseks ja katse lõppes edutult.

Lennuüksus kosus ja kasvas. Suurt tööd üksuse organiseerimisel ja arendamisel oli teinud ja tegi kapten Harry Anelin. Eestlastest lendurite huvi üksuses teenimise vastu oli suur. Üksusesse astusid peamiselt Eesti lennuväes teeninud või reservist tulnud nooremohvitserid ja allohvitserid. Vanemohvitseridest astusid üksuse koosseisu ainult majorid Peeter Juhalain ja Jakob Sepp. Samuti leidus küllaldaselt ka maapealses koosseisus teenida soovijaid. Üldiselt lennuüksusesse ei mobiliseeritud, vaid võeti vabatahtlikke (üksikuid, vastava väljaõppega isikuid olevat siiski ka suunatud). Tõele au andes tuleb küll tunnistada, et vabatahtlike arvule avaldasid kahtlemata mõju peatsed mobilisatsioonid, sest oli küllalt neid, kes eelistasid veidi varem vabatahtlikult lennuväkke astuda kui hiljem sunniviisiliselt jalaväes teenida. See võimaldas lennuüksusel mehi valida, mis omakorda avaldas oma mõju isikkoosseisu kvaliteedile.

Buschmannstaffel'is kehtisid saksa auastmed[x)]. Eesti sõjaväes teeninud meestele anti tavaliselt nende auastmele vastav saksa auaste, kuid oli ka erandeid, kus auaste, sealhulgas ka

[x)] Käesolevas raamatus on edaspidi selguse mõttes kasutatud ametlikult kehtinud saksa auastmeid. Igapäevases kõnepruugis kasutati aga nii saksa- kui ka eestikeelseid auastmenimetusi. (Vt. ka lisa "Mõningaid üldisi teadmisi Saksa lennuväest", punkt V)

ohvitseriauaste, anti lihtsalt selle järgi, mis mees leiti väärt olevat[7)]. Nii said näiteks *Leutnant*'i auastme William Laanekõrb, Harry Habel ja Elmar Pärjel. Elu näitas enamasti selliste otsuste õigsust. Juhtis ju enne sõda Eestis hea purje- ja lennusportlasena tuntud, kuid sõjakooli mitte lõpetanud W. Laanekõrb hiljem Saksa lennuväe *Hauptmann*'ina edukalt üksiku mereluurelennusalga 1./127 tegevust.

Buschmannstaffel'i päevil elati enamasti kodus ja ka meeste riietus oli üsnagi kirju. Kanti kas erariideid, Eesti või Saksa tunnusteta lennuväemundrit. Omavaheline läbisaamine oli sõbralik ja Saksa sõjaväele iseloomulik, küllaltki terav ohvitseride, allohvitseride ja meeskonna vaheline seisustevahe andis siin ennast vähe tunda.

Et saksa mereväelaste hinnang eesti lennuüksuse tegevuse kohta oli igati kiitev, siis saadi 1942. aasta suvel oma käsutusse Saksamaal 1930-ndate aastate algupoolel konstrueeritud ja ehitatud, juba relvastatud ja raadioga varustatud spetsiaalsed mereluurelennukid *Heinkel He-60*. (Lennukitel oli kaks kohtkindlat, sünkroniseeritud lenduri kuulipildujat *MG-17* ja üks turellil paiknev kuulipilduja *MG-15* vaatleja jaoks, kõik kaliibriga 7,9 mm.) Kokku saadi kaasaegsete mäletamist mööda 20 lennukit, mis toodi põhiliselt juulis Pillau (praegu Kaliningradi oblastis Baltijsk) lennuväebaasist. Sellega sai peamiseks lennuväljaks nüüd Ülemiste järv. Lennukid seisid järvel ankrupoi külge kinnitatult, nende lennueelseks ettevalmistamiseks ja hooldamiseks kasutati aga Ülemiste järve Tartu maantee poolse kalda ääres, umbes praeguse lennujaamahoone vastas paiknenud lennusilda.

Uute lennukite saamisega laienesid ka üksuse ülesanded, mille hulka kuulus nüüd suures osas ka Nõukogude allveelaevade vastane võitlus, kes korduvalt püüdsid Kroonlinnast lääne suunas välja murda. Luurelende ei tehtud mitte ainult Soome lahel vaid ka Läänemere idaosas, 1942. aasta suvel aga väiksema grupiga mõnda aega ka Laadoga järvel. Soomlased ja sakslased organiseerisid seal ühist aktsiooni Neeva jõe suudmes, Laadoga järve kaldal asuva Schlüsselburgi kindluse vastu, mille puhul Laadoga järvel olevat opereerinud paar väikest nõukogude allveepaati. Operatsioon jäi ise aga lõppude lõpuks teostamata. Meeste mäletamist mööda olevat Laadogal kasutatud paari *Heinkel He-60*-t.

Esines ka teistlaadi ülesandeid. Nii kirjutab G. Buschmann oma mälestustes *Sonderstaffel Buschmanni* kohta, et 1942. aasta augustis olevat lennusalgalt nõutud merepäästealast erivalvet. Käsu täitmist ja valmisolekut kontrolliti mitmel korral, nii et G. Buschmann, olles korduvatest järelepärimistest tüdinenud, olevat lõpuks järjekordselt kontrollivale kindralile vastanud: "Küll me selle mehe ojast välja õngitseme, kui ta peaks alla kukkuma", aimamata et tegu on Hitleri enesega, kes kavatses Soomet külastada.

Paraku nõudis lahingutegevus ka ohvreid. 11. oktoobril 1942. aastal hukkus Suursaare lähedal ebaõnnetunud hädamaandumisel *Heinkel He-60*-ga tormisele Soome lahele *Feldwebel* Harald Eessaar. Teise meeskonnas olnu, *Leutnant* Uno Polikarpuse, suutsid soomlased siiski päästa.

Lisaks lahingutegevusele õpetati üksuses välja ka uusi mehi. Et Eesti lennuväes teeninud motoriste ja teisi spetsialiste ei olnud kuigi palju säilinud, siis hakati neid lennuüksuse laienedes koha peal vastavalt vajadusele, n.ö. töö korras välja õpetama. Pärast uute lennukite saabumist teravnes vajadus ka vaatlejate järele ja 1942. aasta sügisel alustati tasapisi nendegi väljaõppega. Kasutades asjaolu, et lendureid oli kogunenud rohkem kui üksuses otseselt vajati, anti liigsetele lenduritele esialgu vaatleja väljaõpe. See oli seda lihtsam, et Eesti lennukoolis oli lenduritele antud ka vaatleja teadmisi.

Lennuüksuse tegevuse tunnustamisega küpses aga kriis ja 1942. aasta sügisel oli päevakorda tõusnud lennuüksuse likvideerimine. Nagu G. Buschmann oma mälestustes räägib, olevat asja tagapõhi seisnenud selles, et Himmler, aga samuti merevägi olid juba ammu taotlenud oma lennuüksuste formeerimist. Göring oli aga Hitlerilt saanud nõusoleku, et kõik, mis on seotud

lennuasjandusega kuulub tema valdkonda. Himmleri valdkonda kuulus omakorda aga kõik, mis oli seotud välismaalastest koosnevate üksustega. *Sonderstaffel Buschmann* oli lendav üksus, mis koosnes välismaalastest ja lisaks sellele oli operatiivselt allutatud veel ka mereväele. Seetõttu oli üksus suhteliselt iseseisev ega allunud täielikult mitte kellelegi. Segaduse ja Himmleri ning mereväe edasiste pretensioonide vältimiseks pidas Hitler õigeks üksus likvideerida ning olevat andnud lennuväele ka vastava korralduse. Asjaolude kontrollimiseks saadeti lennuväe poolt Tallinna üks lennuväekindral, kes õnneks osutus tulihingeliseks lenduriks ja pärast mitmel korral eestlastega kaasalendamist ja sõprusõhtuid leidis, et üksuse likvideerimine ei ole ikka õige tegu ja lubas lennuüksuse säilitamise eest ka kõrgemal pool hea seista (*Oberleutnant* V. Kopli mälestused).

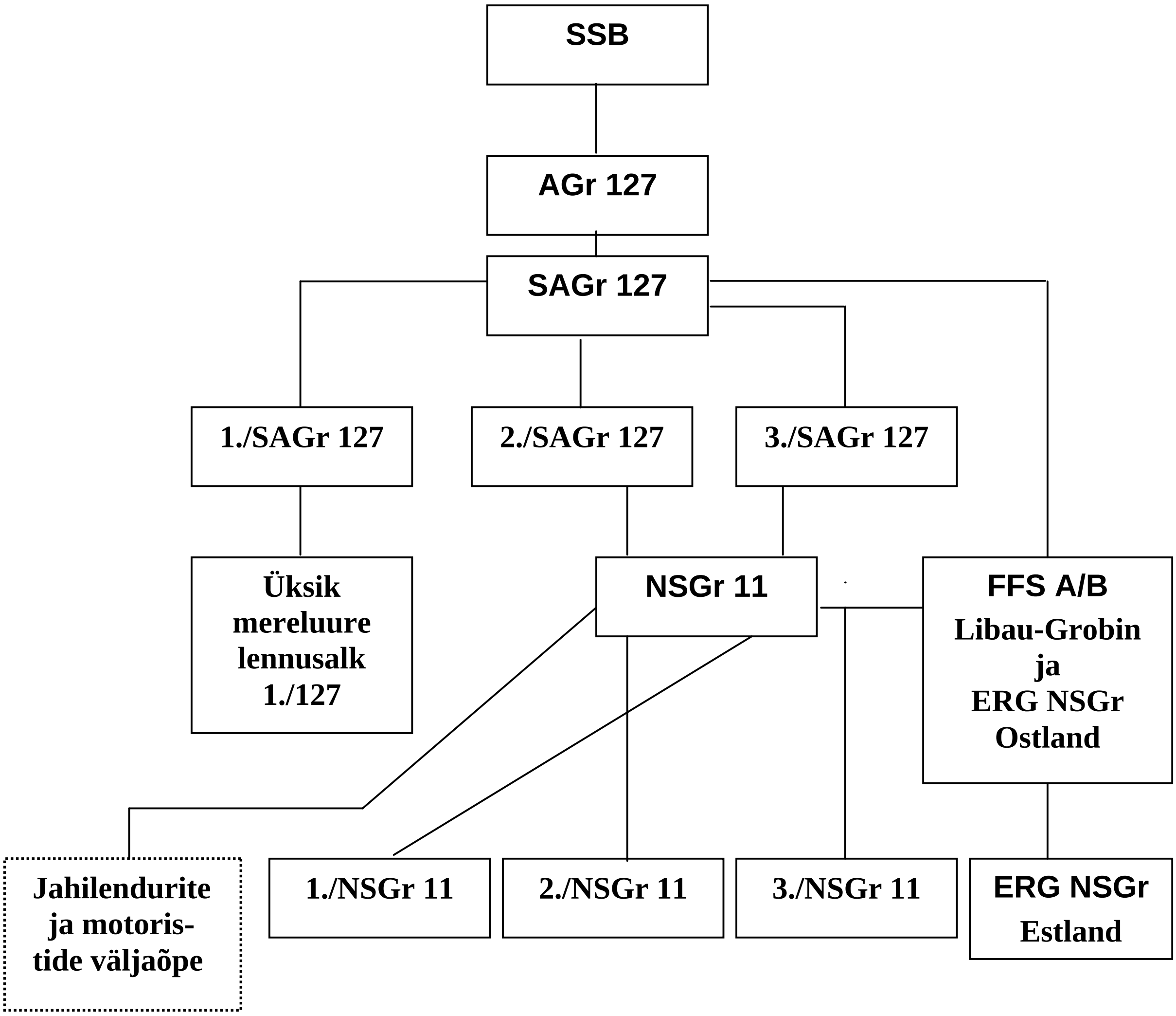
Et merevägi oli huvitatud lennuüksuse säilitamisest, lennuvägi oli kõhkleval seisukohal, arvestades suutmatust mereväe vajadusi lennuväe toetuse osas piisavalt rahuldada ja ka SS ning politseiringkonnad ei kiirustanud üksust likvideerima (oletatavasti lootuses, et võib-olla õnnestub neil siiski oma lennuüksuse saamine), siis leiti pikaajalise kaalumise järel lahendus, mis seisnes selles, et *Sonderstaffel Buschmann* allutati 1942. aasta detsembris vormiliselt Himmleri käsutuses olnud eriülesannetega lennugrupile (*Fliegergruppe z.b.V*), mis baseerus Berliinis ja täitis kulleri- ning sideülesandeid. Kohapeal Tallinnas ei muutunud sellega aga midagi ja üksus jätkas endiselt tegutsemist. Selline lahendus oli siiski ainult ajutine hädalahendus, mis päästis momendil teravaks läinud olukorra. Lõpplahendust nägi üksuse ülem G. Buschmann siiski üleminekus Saksa lennuväe alluvusse rahvusliku eriüksusena.

Seda osa lõpetades tuleb tingimata märkida, et *Sonderstaffel Buschmann'*i tuleb kahtlemata vaadelda kui üksust mis oli aluseks kõikidele sõja ajal Saksa õhujõududes moodustatud eesti lennuüksustele. Eesti lennuüksuste moodustamine ja areng toimus järjepidevuse teel (erinevalt näiteks Saksa sõjaväes moodustatud eesti jalaväeüksustest, mis moodustati mitmetes kohtades ja erinevate sõjaväeliste organisatsioonide – *Wehrmacht, SS, Polizei* – alluvuses, üksteisest sõltumatult). Lennuüksuste osas võib öelda, et hiljem moodustatud lennuüksused formeeriti siis, kui seda eelnevate üksuste kasvamine ja areng tingis ning üldine poliitiline olukord võimaldas (sakslaste suhtumine välismaalastesse Saksa lennuväes muutus sõja jooksul olukorrast tingituna vägagi suurel määral – see mis mingil ajahetkel oli võimatu, võis mõne aja möödudes osutuda isegi soovitavaks).

Et eesti lennuüksuste arengulugu on väga hästi ja ülevaatlikult kirjeldatav skemaatiliselt, siis ongi juuresolevalt, enne teiste eesti lennuüksuste vaatlemisele asumist esitatud vastav skeem. See peaks lugejale andma üldise ülevaate, mis lennuüksustega ikka toimus ja milline üksus mille baasil moodustus. Et lennukiremondiüksuste, millistes eestlased teenisid alluvussuhted ja areng on aga segasemad, siis antud juhul neid skeemil ka vaadeldud ei ole.

Toodud skeemil on üksuste nimetused toodud saksakeelsete lühenditena (lähtudes n.ö. ametlikest nimetustest), kuid skeemi juures olev selgitav tabel annab ka vastavate üksuste nimetuste eestikeelse vasted. Lennuüksuste struktuur lennusalkade tasandil on toodud alates 127. Mereluurelennugrupist. Ka enne seda eksisteerinud 127. Luurelennugrupi koosseisus olid juba lennusalgad, kuid et grupp eksisteeris suhteliselt lühiajaliselt ja 127. Mereluurelennugrupp moodustati lihtsalt 127. Luurelennugrupi ümbernimetamise teel, ilma organisatsioonilisi muudatusi tegemata, siis 127. Luurelennugrupi juures lennusalkasid eraldi näidatud ei ole. Ja veel, et jahilennuüksuse moodustamiseni ei jõutud, siis on väljaõppele minek ainult ära näidatud, ilma et see oleks eraldi, üksust tähistavasse "kasti" paigutatud.

EESTI LENNUÜKSUSED SAKSA LENNUVÄES II MAAILMASÕJA AJAL
SKEEM



Tähistus

SSB	*Sonderstaffel Buschmann*	Erilennusalk Buschmann
AGr 127	*Aufkärungsgruppe 127*	127. Luurelennugrupp
SAGr 127	*Seeaufklärungsgruppe 127*	127. Mereluurelennugrupp[x)]
NSGr 11	*Nachtschlachtgruppe 11*	11. Öölahingulennugrupp
FFS A/B	*Flugzeugführerschule A/B*	A/B Lennukool
ERG NSGr	*Ergänzungsnachtschlachtgruppe*	Öölahingulennu-täiendus-grupp

[x)] Number murrujoone ees lennugrupi nimetuse juures tähistab lennusalga numbrit.





Gerhard Buschmann
(hilisem foto)

Sõprusõhtu. Vasakult A. Vilo, V. Reili, G. Buschmann ja H. Joari



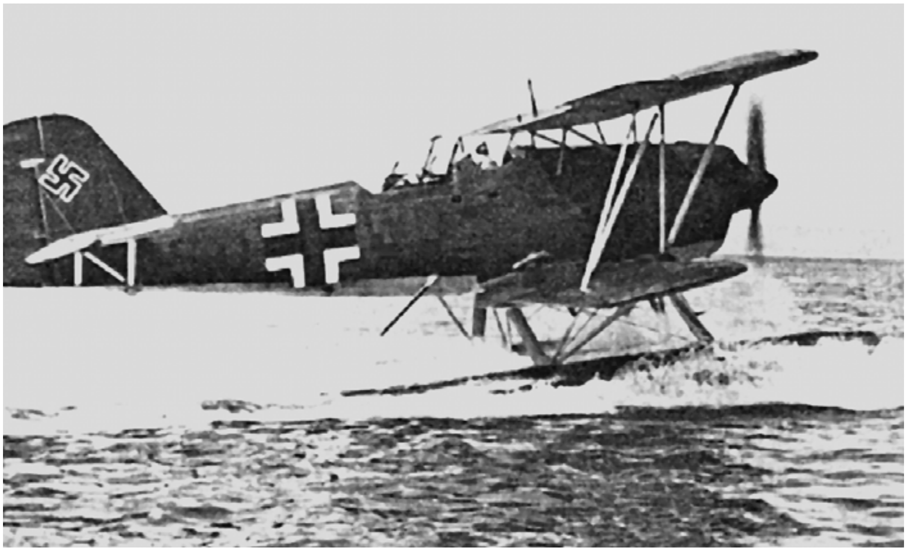
Lennuväli oli alles hangedes, kui 1942. aasta märtsi algul lahingulendudega alustati. PTO-4 juures seisavad lendurid (paremalt): L. Raidal, H. Kabe, W. Laanekõrb, J. Leppiko ja H. Habel



Ülemiste lennuväljal angaari juures. PTO-4 taga seisavad (vasakult): J. Leppiko, H. Kabe ja W. Laanekõrb



1943. aasta varakevadeks oli *Buschmannstaffel'*i tegevus juba kõva hoo sisse saanud, kuid Saksa lennuväkke veel ei kuulutud. Seepärast oli üksuses teenivate meeste riietus üsnagi kirju – kes käis erariides, kes eesti või saksa tunnusteta lennuväevormis



1942. aasta suvel saadi juba spetsiaalselt mereluureks ette nähtud lennukeid *Heinkel He-60*

127. luurelennugrupp – esimene välismaalastest koosnev lennuüksus Saksa õhujõududes

1943. aasta kevadeks oli asi visa tegutsemise tulemusel siis nii kaugel, et eesti lennuüksus viidi 1. aprillil esimese välismaalastest koosneva lennuüksusena Saksa lennuväe koosseisu, nimetusega 127. Luurelennugrupp (*Aufklärungs Fliegergruppe 127*). Kuid juba juunis nimetati lennugrupp ümber 127. Mereluurelennugrupiks (*Seeaufklärungs Fliegergruppe 127*). Grupp allutati 1. Õhulaevastikule (*Luftflotte 1*). Siinkohal tuleks mainida, et juba tunduvalt varem, 1942. aasta juulist alates oli Saksa lennuväes, isegi ametlikes dokumentides, *Sonderstaffel Buschmanni* kohta kasutatud ka nimetust *15./Aufklärungsgruppe 127*, ehkki üksus oli ametlikult Saksa lennuväe koosseisu alles üle viimata.

Üleviimisega vahetus ka grupi ülem. *Sonderführer* G. Buschmann lahkus ja tema asemel sai grupi ülemaks algselt üksuse juurde sideohvitseriks tulnud sakslane, *Hauptmann* Paul Lehmann, kes enamikule kaasaegsetest on meelde jäänud sõbraliku, otsekohese iseloomuga inimesena. Eesti lennuväelaste usalduse võitis ta kiiresti ja tema teenete eest annetati talle hiljem lendurohvitseride ühise otsusega eesti lenduri kutsemärk. Oma erialalt ei olnud ta mitte lendur, vaid vaatleja, kes muu hulgas oli osa võtnus ka Krimmi lahingutest, mille mälestuskilpi ta mundrikuue käisel kandis. G. Buschmanni lahkumine olevat tingitud olnud osalt poliitilistest põhjustest (liiga eestimeelne), osalt aga ka sellest, et ta ei olnud sõjakooli lõpetanud ohvitser. Esialgu suunati G. Buschmann vaatlejaks Siverskajas asunud saksa lähiluure lennuüksuse juurde.

G. Buschmanni äramineku puhul peetud lahkumisõhtul olevat ta oma eestikeelses lahkumiskõnes öelnud, et läheb nüüd Berliini ja peab oma esmaseks kohuseks eest lenduritele õigeaegselt teatada, kusmaani võib sakslastega kaasa minna ja millal tuleb ots ümber pöörata. Kõnet uuele üksuse ülemale *Hauptmann* Lehmannile tõlkinud *Major* Juhalainile olevat see ütlus suure üllatusena tulnud ja ta olevat tõlkimisega mõningates raskustes olnud, kuid siis ütluse tõlkinud heade soovide avaldamisena lendavkoosseisule (*Oberleutnant* V. Kopli mälestused).

127. (mere)Luurelennugrupp koosnes kahest maa- ja ühest merelennusalgast. Lisaks Ülemiste maalennuväljale ja järvele kasutati vähemal määral baasina ka Miinisadamas paiknevat endist Eesti lennuväele kuulunud angaari. Miinisadam leidis eelkõige kasutamist siis, kui Ülemiste järv hakkas jäätuma, meri oli aga veel jäävaba. Talvel, kui järv oli piisavalt paksu jääga kaetud, tõusti ja maanduti vesilennukitega edukalt ka Ülemiste järve jäält ja jääle. 1943. aasta märtsis, veel *Sonderstaffel Buschmanni* ajal saadi ka uusi lennukeid. Nendeks olid mereluurelennukid *Arado Ar-95*, mis veidi enne sõda olid Saksamaal konstrueeritud ja ehitatud (esmalend 1936.a.). Lennukeid katsetati *Legion Condor'*i poolt ka Hispaania kodusõjas, veidi enne selle lõppu. Algselt olid lennukid mõeldud müümiseks Tšiilile, kuid alanud sõda lõpetas lennukite tarnimise ja valmisehitatud lennukid läksid Saksa lennuväe käsutusse. Lennukeid *Arado* 95 kasutati sõja algul Läänemerel, kus nendega lendas 125. Mereluurelennugrupi 3. lennusalk (*Staffel*), kes aga 1941.a. sügisel varustati uute lennukitega *Blohm & Voss BV 138* ja suunati seejärel Mustale merele. *Arado 95*-d paigutati aga Pillau lennubaasi ja unustati.

Lennukid leidis G. Buschmann juhuslikult, kui ta baasis viibides pisut ringi kolas. Ta ise on lennukite saamisloo kohta rääkinud, et soovis algul eestlastele saada lennukeid *Arado Ar-196*, kuid nende andmisest keelduti. Siis leidis ta Pillaus aga umbes ühe lennusalga jaoks vajaliku hulga *Arado Ar-95*-si. Algul olevat lennuväe ülemkortermeister Berliinist öelnud, et neid lennukeid Pillaus ei ole, kuid G. Buschmanni väite peale, et lennukid siiski on olemas asja lähemalt järele uurides leiti, et lennukid ongi olemas ja need anti siis eesti üksusele.

Lisaks *Aradodele* seisid Pillau lennubaasis ka veel lennukite emalaeva *“Graf Zeppelin”* tarbeks ehitatud hävitajad *Messerschmitt Bf-109T*, kokku umbes 80 lennukit. Et emalaev jäi valmis ehitamata, siis unustati ka lennukid. Ka need avastas G. Buschmann baasis ringi liikudes ja küsis eesti jahilennuüksuse moodustamiseks ka hävituslennukeid. Paraku ei olnud hävituslennukite andmiseks, mida G. Buschmann küsis 20 tükki, sakslaste vaim aga veel valmis ning need viidi Pillaust pärast avastamist kohe minema. Kokku saadi 1943. aasta märtsis viisteist *Arado Ar-95* (R. Milgi andmed). Sama aasta septembris saadi neile lisaks veel kaheksa *Henschel Hs-126* luurelennukit rannikuluureks.

Uute lennukite saamisega jäi Soome lahe ja Läänemere idapoolse osa luure nüüd põhiliselt eesti lennuüksuse kanda. *Arado Ar-95* võimaldas allveelaevu mitte ainult luurata, vaid ka rünnata süvaveepommidega. Neid võis see lennuk neli tükki kaasa võtta. See muutis lennuüksuse tegevuse tõhusamaks. Oli ju senini tulnud piirduda ainult mereväelaste abistamisega avastatud allveelaevade hävitamisel.

Eesti mereluure lennuüksuse põhilised ülesanded olid nüüd:

- üldine mereluure Soome lahe ja Läänemere idaosa kohal, sealhulgas talveperioodil ka jääluure;
- allveelaevade jaht ja sellealane koostöö mereväega;
- Naissaare ja Porkkala neeme vahelise allveelaevadevastase võrktõkke valve;
- sidepidamine sakslaste valduses olevate saartega;
- Eesti põhjaranniku luure vastase võimalike maandumiskatsete vastu.

Selle kõigega tuldi edukalt toime ja pälviti Saksa väejuhatuse täielik tunnustus. Mereluuret tehti patrull-lendudega, tavaliselt kahed lennukiga paaris. Nagu eespool juba öeldud, saadi lahinguülesanded mereväelt, konkreetse lennukäsu said lennukite meeskonnad aga komandopunktist, mis asus Ülemiste lennuväljal teenistushoones. Enne väljalendu toodi järvel ankrus olevate lennukite hulgast patrulli minevad masinad järve kaldal olnud lennusillale, kus nad ette valmistati – tangiti, kontrolliti ja varustati süvaveepommide, fotokaamera ning laskemoonaga, pardaraadiod aga häälestati tööks ettenähtud lainepikkustele.

Patrull-lennud ise aga toimusid ettenähtud marsruudil, vastavalt saadud ülesandele. Allveelaevade luuret teostati peamiselt õlilaikude järgi veepinnal (Nõukogude allveelaevadest eraldus vette õli). Ehkki põhimõtteliselt polnud välistatud ka võimalus sukeldunud allveelaeva otseseks nägemiseks (õhust on vee läbipaistvus tunduvalt suurem kui veepinnalt vaadates), oli Soome lahe vesi siiski suhteliselt väikese läbipaistvusega, mistõttu põhiliseks allveelaevade asukoha reetjaks sai siiski nende propellerite laagrite vahelt väljaimbunud ja veepinnale tõusnud õlilaikude rida. Kui allveelaev oli avastatud, päriti vajaduse korral raadio teel järele, kelle laev kuulub ja juhul, kui laev kuulus vastasele, rünnati seda süvaveepommidega. Edasi aga abistati tarviduse korral kohalekutsutud mereväeüksust selle hävitamisel. Eeskätt seisnes see abi sõjalaevade juhtimises märgi kohale

Saksa lennuväkke üleminekuga muutus ka üldine kord üksuses. Meeskond kasarmeeriti ja lennuüksuse isikkoosseis hakkas kandma Saksa lennuväemundrit, millel eraldusmärgina oli mundrikuue paremal käisel sini-must-valge vapp ülaservas oleva kirjaga ESTLAND. Meeskonna eluasemeks said Ülemiste lennuvälja juures, Tartu maanteelt teenistushoone juurde viivast teest vasakul paiknenud puust barakid. Kehtisid Saksa lennuväes ette nähtud palgad, toidunormid jms. Sisse viidi ka saksakeelsed rivikäsklused.

Viimaste juurutamisega sai vahel aga ka nalja. Autorile on selles mõttes meelede jäänud näiteks üks 1943. aasta kevadel, vist mai lõpupoole toimunud riviõppus, mis osalejatele suurt

lõbu pakkus. Õppuste läbiviijaks oli seekord määratud üks vanem allohvitser, kellel saksa keelega oli ilmselt raskusi. Millegi pärast oli ta sel päeval ka pahas tujus ja otsustas selle meeste peale välja valada. Kohe riviõppuse alguses andis ta käsu: "*Im Laufschritt marsch!*" (joostes marss), kuid et lennuväe allohvitserid ei olnud meeste "lihvimises" nii kodus kui jalaväe "nahad", siis ei tulnud talle pähegi mehi lihtsalt enda ümber joosta lasta, kuni neil võhm välja läheb. Poisid panid otsejoones üle lennuvälja Pirita-Ülemiste kanali suunas liduma. Läks veidikene aega, enne kui ülemus taipas, et nii on nad varsti ju käest läinud ja andis käskluse "*Halt*!" (seis). Kuna tuul oli vastu ja vahemaa juba küllaltki suur, siis teesklesid mehed, et nad käsku ei kuulnud ja jooks jätkus. Nüüd tuli ülemusel endal spurtida. Mehed sai ta kätte alles teisel pool lennuvälja, kanali ääres ja siis oli tal endal võhm nii väljas, et jõudis hingeldades anda ainult käsklused "*Halt!*" ja "*Hinlegen!*" (seis ja pikali). Läks veidikene aega, enne kui ta niivõrd toibus, et riviõppust jätkata. Nüüd aga selgus, et suure jooksmise ja vihastamisega oli mehel see käsklus ("*Auf!*") meelest läinud, kuidas mehi jälle püsti saada. Valedele käsklustele ja lõpuks ka palvetele ometigi püsti tõusta mehed, vastavalt rivimäärustele, aga ei reageerinud. Ilm oli ju ilus, päike paistis ja noor rohi lõhnas meeldivalt. Ühe sõnaga – päris tore oli lesida, nii et otsi lolle. Riviõppuseks ette nähtud aeg aga kulus. Ära nähes, et mehed ei kavatsegi reageerida, ei jäänud ülemusel lõpuks muud üle, kui üle lennuvälja tagasi angaari juurde joosta, seal asi omale selgeks teha ja siis uuesti tagasi sörkida. Selle aja peale oli riviõppuseks ette nähtud aeg aga juba läbi saanud ja nii marsiti siis rahumeeles tagasi. Mahvi oli saanud ainult ülemus ise. Hiljem, maharahunenult naeris allohvitser ka ise seda lugu. Ta ei olnud pika vihaga mees.

Laienenud tegevus nõudis ka lendavkoosseisu täiendamist. Selleks alustati 1943. aasta märtsis vaatlejate kursusega umbes kahekümnele lennuväkke astunud eestiaegsele noorele maa- ja mereväeohvitserile ning reservist tulnud sõjaväelendurile, kelle jaoks lenduri kohti veel ei olnud[8)]. Viimased hakkasid hiljem küll ka ise lenduritena tegutsema. Põhilised õppeained olid õhulaske- ja pommiasjandus (õppejõud *Hauptmann* E. Reebs), õhufotoasjandus (*Leutnant* H. Kabe), raadioside (*Feldwebel* O. Väli) ja lennunavigatsioon (*Leutnant* H. Habel). (Õppeained ei ole ei mahu, ei tähtsuse järjekorras toodud.) Laskeharjutused õhust maapealsete märkide pihta viidi läbi Ülemiste järvel, kuhu selleks spetsiaalne, ujuval parvel paiknev märklaud oli paigutatud. Laskeharjutustel kasutati lennukeid *Heinkel He-60*.

Lisaks vaatlejate kursusele algasid aprillis ka pardalaskurite kursused, kus õppimist alustas viisteist meest[9)] (*Arado Ar-95*-l oli ette nähtud kahe- või kolmeliikmeline meeskond). Sellel kursusel oli nii teoreetilise kui ka praktilise õppetöö pearõhk asetatud loomulikult õhulaskmisele, mille praktilised harjutused viidi samuti kui vaatlejate kursusel läbi Ülemiste järvel.

Pardalaskurite kursusel juhtus õhulaskmise ajal ka üks lugu, mis võinuks vägagi halvasti lõppeda. Nimelt toimusid laskeharjutused nii, et laskmisjärjekorda ootavad kursandid sõitsid paadiga järvel ja kui järjekordne kursant oli laskmise lõpetanud ning lennuk uue kursandi pardalevõtmiseks maandunud, sõideti kõige pealt märklaua juurde, keegi ronis märklauale et tabamusi märkida, paat sõitis niikaua lennuki juurde, kus toimus kursantide vahetus ja siis, kuni lennuk startis, sõideti uuesti märklaua juurde ning võeti seal tabamusi märkinud kursant peale ja sõideti eemale (vaatlejate kursusel oli tabamuste märkijaks tavaliselt keegi lennukirelvuritest (*Waffenwart*), kes selleks oli kaasa võetud). Ükskord, kui tabamusi märkimas oli kursant Arvo Putmaker ja paat oli eemale sõitnud, lendas kusagilt kohale üks *Messerschmitt Bf-109* ja, nähes märklauda, pikeeris ning tulistas pardarelvadest valangu selle pihta. Nagu Putmaker pärast rääkis, oli vesi märklaua ääres kuulitabamustest lausa keenud. Õnneks ei saanud ei märklaud ei Putmaker pihta. Tänini on arusaamatu, kuidas lendur parvel tegutsevat inimest küll ei märganud. Et lugu lõppes õnnelikult, siis suuremat skandaali sellest asjast siiski ei tulnud.

Mõlemad, nii vaatlejate kui ka pardalaskurite kursused lõppesid juunis. Osa pardalaskureid saadeti seejärele Venemaale, saksa üksuste juurde praktikale[10)]. Pardalaskuritega, s.t. kolmemehelise meeskonnaga (lendur, vaatleja, pardalaskur) lennati mereluures aga suhteliselt lühikest aega, sest juba varsti lähetati nad suvel-sügisel Venemaale saadetud maalennusalkade juurde.

Vaatamata pingsale luuretegevusele, mereluurelennugrupis 1943. aastal raskete tagajärgedega, inimohvritega vahejuhtumeid ei olnud. Tõsi küll, avariisid oli, kuid need kõik lõppesid ilma ohvriteta. Nii näiteks käisid merelennukiga maandumisel "üle kaela" *Leutnant*-id H. Nõmm ja R. Milk, samuti E. Endrekson ja V. Härm ning Miinisadamast startides *Leutnant* H. Kabe (neid ja teistsuguseid juhtumeid oli rohkemgi, kuid aeg on nende üksikasjad mälust kustutanud). Kõik need juhtumid lõppesid õnneks siiski peamiselt ainult külma suplusega. Selliste avariide põhjuseks oli kas tugev lainetus või siis, vastupidi, jälle peegelsile veepind, mis tegi maandumisel kõrguse hindamise viimastel meetritel peaaegu võimatuks.

Eriti raske avarii tuli üle elada aga esimese lennusalga ülemal, *Leutnant* W. Laanekõrbil, kes merelennukiga (*Ar-95*) pidi sooritama hädamaandumise koguni maa peale, Ülemiste järve äärde. Temaga kaasa lendas *Leutnant* J. Sepa. Lennuväljalt vaadates tundus pauk olevat igatahes vägev ja tolmusammas tõusis vägagi kõrgele. Kui päästemeeskond kohale jõudis, oli pilt üsnagi karm – lennuki tükke olid kõik kohad umbes 100-150 m pikkusel maaribal täis, aga lendurikabiin ja mehed ise oled terved ning tulid "laipu" ära tooma sõitnud meestele juba tee peal vastu.

W. Laanekõrbil oli mõni aeg enne seda, 1943. aasta veebruaris veel teinegi, vägagi seiklusrikas hädamaandumine olnud. Tema enda poolt räägituna olevat asi nii olnud, et *Heinkel He-60*-ga Lavansaare ümbrusest luurelennult tagasi pöördudes läks enne Suursaare (mõlemad saared on praegu Venemaa valduses ja kannavad vastavalt nimesi: Suursaar – Gogland ja Lavansaar – Moštšnõi) juurde jõudmist vaatlejana kaasa lennanud *Hauptmann* Lehmanni käes raketipüstol, millega ta tunnusraketti lasta tahtis, kogemata lahti ja rakett lendas ette lenduriistmesse. Hetkega oli kogu kabiin tuld ja suitsu täis. Tunnusraketid (nn. ES-raketid) lõhkesid nimelt hetk pärast väljalaskmist kuni seitsmeks väiksemaks raketiks (nende arv oli määratud ES-i numbriga). Õnneks oli otsene laeng lendurist küll mööda läinud, kuid osa tuld oli ka lenduriistmesse sattunud ja Laanekõrbi langevarju ning lendurikasuka süüdanud, mis hakkasid hõõguma. Ka raketijäänused hõõgusid kabiinis. Nüüd oli vaja kiiresti maha saada, enne kui suurem tulekahi lahti läheb.

Meri oli jääpankadega kaetud, mis veele maandumise võimatuks tegi. Suure kiirusega vastu jääpanka põrganud lennuk oleks tõenäoliselt purunenud. Õnneks oli all eespool siiski üks suurem jäälaam, mille suurusest paistis maandumiseks piisavat ja Laanekõrb otsustaski sellele maanduda. Jäälaam osutus aga lennuki normaalseks väljajooksuks siiski liiga lühikeseks. Gaasi andmisel, et uuesti startida, mootor seiskus ja lennuk sulpsatas üle jääserva vette. Kohe selgus ka, et vasak pontoon oli konarlikul jääl vigastada saanud, hakkas veega täituma ja lennuk hakkas küljeli kalduma.

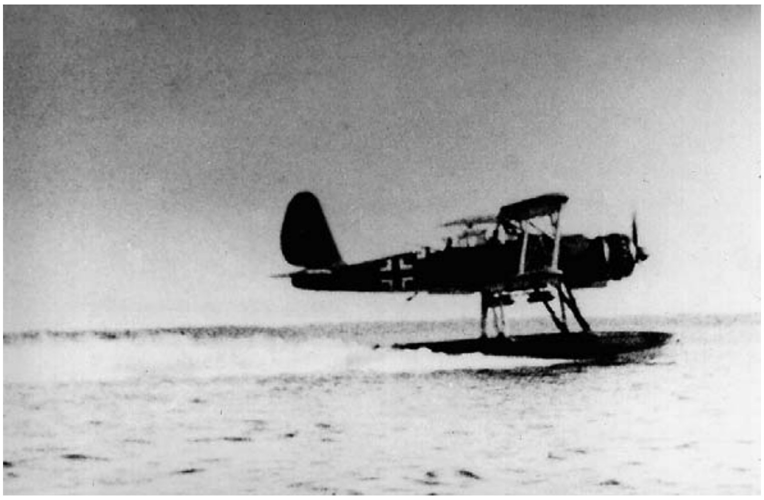
Kõike seda pealt näinud teine lennuk, kellega koos luurel oldi (lendur A. Repnau), lendas kohe Kotkasse, et abisaatmist organiseerida. Et antud olukorras muud teha ei olnud, püüdis W. Laanekõrb mootorit uuesti käivitada, mis ka õnnestus ja nii hakati jääpankade vahel Suursaare poole laveerima. Kiiruse suurenedes hakkas pontoon uuesti tühjenema ja kerkis veepinnale. Ühe suurema lahvanduse juurde jõudes proovis Laanekõrb uuesti startida, mis ka õnnestus, kuid maha pidi siiski iga hinna eest saama, sest põlema läinud langevari, lennukasukas ja raketijäänused "sussisid" tasapisi edasi. Seetõttu võeti suund ikkagi lähedalolevale Suursaarele.

Suursaare juurde jõudes selgus, et kalda ees on kaunis lai, lumega kaetud kinnisjää riba, millele ka maanduti. Mootori jõuga rebis Laanekõrb lennuki kaldast üles, peaaegu metsa. Kui mehed olid lennuki kandepinnale roninud, hakati kõige pealt veel hõõguvaid tulepesasid kustutama. Enne aga, kui jõuti lennuki kandepinnalt maha hüpata, olid Soome sõdurid kohale jõudnud ja keelasid kategooriliselt mahatuleku. Põhjus oli lihtne – lennuk oli peatunud kaldaäärses miiniväljas. Oli õnn, et lennuki väljajooksul ei satutud ühelegi miinile. Kohe aga demineeriti miiniväljast ohutuks läbiminekuks vajalik rada ja W. Laanekõrb ning P. Lehmann võeti Suursaare komandandi, Soome koloneli (*eversti*) poolt vägagi lahkesti vastu.

Vahepeal jääpanga juurde tagasi jõudnud teine lennuk, kes hädamaandunud lennukit enam ei leidnud, pöördus kurva sõnumiga lendurite arvatavast hukkumisest Ülemistele tagasi. Suursaarelt võeti aga raadioühendus Tallinnaga ja teatati, et mehed on terved ja paluti neile järgi tulla. Järgmisel päeval tuligi kaks *Heinkel He-60*-t ja viis nad koju. Seiklus oli sedakorda õnnelikult lõppenud. Lennuk aga jäi Suursaare randa. Mis tast hiljem sai, ei ole teada.

127. Mereluure lennugrupp, hiljem kui üksik lennusalk 1./127 tegutses Ülemiste järvel *Oberleutnant,* hiljem *Hauptmann* W. Laanekõrbi juhtimisel edukalt kuni Eesti mahajätmiseni 1944. aasta septembris, mil lennuüksus sai käsu Saksamaale lendamiseks, kus ta likvideeriti.

Siinkohal tuleb märkida, et lisaks lahingutegevusele oli 127. Mereluure lennugrupp ka üksuseks, mille baasil loodi eesti lennuüksuste arengu käigus nii Liibavi lennukool kui ka 11. Öölahingulennugrupp, kuid sellest tagapool.



Süvaveepommidega varustatud *Arado Ar-95* Ülemiste järvelt allveelaevade jahile startimas



Arado Ar-95 Ülemiste järvel lennusillas





Lennusillal oli üsna mõnus ka aega veeta





127. Luurelennugrupi esimese, mereluure lennusalga ülem W. Laanekõrb.

Vasakul: lennusillal lenduritega lennuga seosesolevaid küsimusi arutamas



Leutnant Remi Milk oma vaatleja *Leutnant* Korneli Kallasega



Mereluurelennugrupi ohvitsere 1943. aasta kevadel (vasakult): Uno Polikarpus, Remi Milk, Lembit Raidal, Harry Habel, Korneli Kallas, Hugo Nõmm, Paul Pärna, Anatol Rebane, Valentin Härm. Kükakil vist Oskar Illistom.



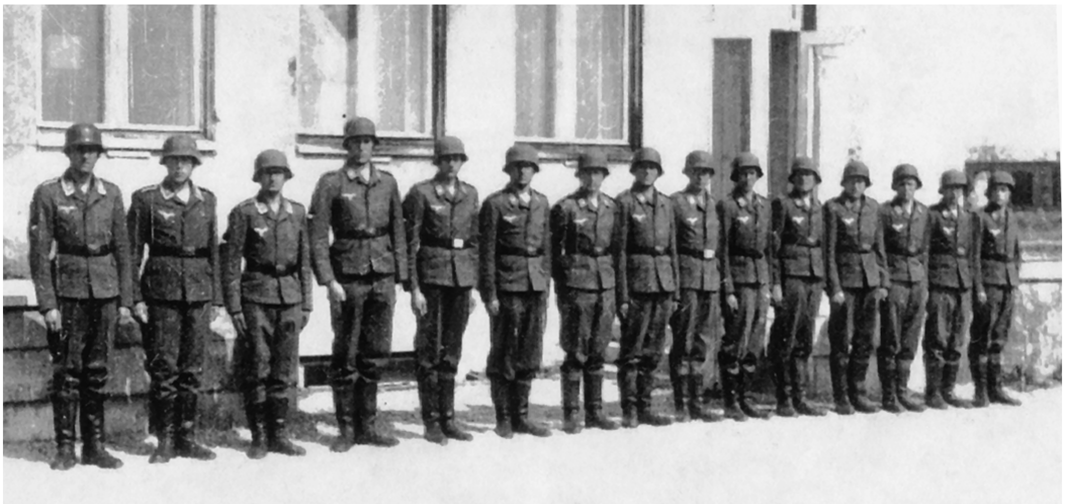
Lennugrupi ohvitsere veel enne 1. lennusalga Venemaale minekut (vasakult): 1. Lembit Raidal, 2. Ants Repnau, 3. Jakob Sepp, 6. Arthur Piller, 7. Paul Lehmann, 9. Valter Reili, 10. Karl Roovet, 11. Peeter Juhalain, 12. Edgar Mesikep ja 14. Elmar Reebs.



Vahel toimusid lennuüksuses meelelahutuseks ka kontserdid. Kuulajate hulgas vasakult esimene (seina ääres) kolmanda lennusalga ülem *Hauptmann* Oivo Soots.



1943. aasta märtsis alustanud vaatlejate kursusest osavõtjad. Istuvad (vasakult): A. Vilo, R. Tomingas, M. Einila, K. Roovet (õppejõud), H. Habel (õppejõud), E. Martenson, ja K. Kallas. Seisavad: E. A. Stein, August Rebane, L. Saar, J. Laanes, A. Kokk, A. Viltrop, J. Ester, I. Saarne, R. Kulli, H. Tammerk, Anatol Rebane, V. Härm, R. Küttis, P. Pärna, H. Säde ja A. M. Kessler. Pildilt puudub J. Roomets.



Esimene pardalaskurite kursus. Vasakult: R. Mahlberg, B. Sade, E. Masing, A. Putmaker, E. Andre, ?. Kildemaa, J. Õispuu, A. Aavik, L. Järver, F. Arm, E. Pärlioja ja ?



Pardalaskurite kursus puhkehetkel

Lendurite autasustamine. Autasustab lennugrupi ülem *Hauptmann* Paul Lehmann. Rivis vasakult esimene *Major* J. Sepp ja tema kõrval *Hauptmann* H. Anelin





Värsked Raudristi kavalerid. Vasakult: R. Milk (2. klassi Raudrist), E. Mardo (1. klassi Raudrist) ja V. Kopli (2. klassi Raudrist).



Heinkel He-60, millega esimese lennusalga ülem W. Laanekõrb Suursaare rannas hädamaandumise tegi 1943. aasta kevadel.



Henschel Hs-126 rannikuluurel



Üksiku mereluurelennusalga 1./127 tuhandes vaenulend 28. jaanuaril 1944. Vasakul lendur Leopold Kruusmägi, paremal vaatleja Ilmar Saarne.

Lahingulennud Venemaal

Pidevalt laienedes oli 127. Mereluurelennugrupp paisunud suuremaks, kui seda mereluurealane tegevus nõudis. Seetõttu varustati mõlemad maalennusalgad 1943. aasta mais-juunis lennukitega *Heinkel He-50* (*Leutnant* R Milgi andmetel said eesti lennuüksused üldse kakskümmend kaheksa *He-50*-t) ja pärast nendega väljalendamist saadeti teine lennusalk juuli lõpul *Hauptmann* Valter Reili juhtimisel Venemaale[11)], kus spetsialiseeruti rindel tegutsevateks öisteks pommituslenduriteks ehk, lähtudes saksakeelsest nimetusest (*Nachtschlachtflieger*) öölahingulenduriteks. Vahetevahel tuli lennusalgal osaleda aga ka partisanidevastases võitluses.

Lennusalk baseerus algul Novgorodi oblastis, Staraja Russa lähistel paiknenud Tuleblja lennuväljal, kust käidi pommitamas rinnet Lovati jõe ääres. Seejärel, augustis siirduti Dnost meeste mäletamist mööda umbes 40 km põhja ja Ilmeni järvest umbes 60 km lääne pool paiknenud Relbitsa lennuväljale ja sealt üsna varsti Leningradi alla Siverskaja lennuväljale. Nagu mereluurel, nii näitasid eesti lendurid ka siin, keerukates öistes tingimustes lennates oma head taset ja lennusalgast kujunes tugev, võitlusvõimeline üksus, milline aga esialgu allus veel 127. Mereluurelennugrupile.

Ka sellel perioodil hoidis õnn eesti lendureid, ehkki ühel korral oli tegemist tõelise imega. Nimelt tabas Siverskajast öösel Kolpino peale lennanud *Leutnant* Evald Mardo lennukit vastase keskmise kaliibriga õhutõrjekahuri mürsk. Mürsk lõhkes kusagil lenduri ja temaga kaasalennanud motoristi Vambola Mardiati istmete vahel või tagumise mehe istme all. Mõlemad mehed jäid seejuures aga terveks ning neil õnnestus rakelt vigastatud lennukiga isegi tagasi tulla ja õnnelikult maanduda. Lennuk *Heinkel He-50* oli aga niivõrd purustatud, et tuli seejärele maha kanda.

Siinkohal tuleb ehk märkida, et eriti Venemaal viibimise algusperioodil oli öölennusalgas suur põud pardalaskuritest, õigemini neid polnudki ja nii lennati siis enamasti üksi või oli tagaistmes mõni tehnilise personali hulka kuuluv mees, kes aga loomulikult spetsiaalset pardalaskuri väljaõpet polnud saanud. Need mehed lendasid kaasa n.ö. mitteametlikult, s.t. selliste kaasalendajate lahingulendude üle arvestust ei peetud, rindelennuspangesid ja lisatoitu ei antud jne. Esimese pardalaskurite kursuse viimased, sakslaste juures stažeerinud mehed jõudsid öölennusalkade juurde vist alles novembris ja ega neid siiski piisavalt polnud.

Oktoobri algul (*Hauptmann* Aavo Ürgsoo andmetel 4. oktoobril) siirduti Siverskajast edasi Pihkvast veidi lääne pool paiknenud lennuväljale (nn. Pihkva-West) mida eestlased Liiva lennuväljaks kutsusid. Toimus ka lendurite vahetus (üksikuid lendureid vahetati vist ka varem ja hiljem). Suurem osa salgas teeninud lendureid saadeti Tallinna tagasi ja nende asemel tulid uued mehed. *Oberleutnant* Jaan Leppiko mäletamist mööda olevat vahetusele läinud lendurid juba Siverskajast otse Tallinna lennanud. Vanadest olijatest jäid salka alles ainult *Oberleutnant* Georg Poolma ja *Oberfeldwebel'*id August Rae ja Valerian Sontak. Tehniline koosseis jäi valdavalt aga välja vahetamata ja meestele anti ainult lühiajalist puhkust.

Uued lendurid jõudsid Pihkvasse 7. oktoobril (*Hauptmann* A. Ürgsoo andmed). Koos nendega saadeti nüüd sinna ka kolmas lennusalk *Hauptmann* Oivo Sootsi juhtimisel. Et *Hauptmann* Valter Reili koos *Oberleutnant'*ite Jaan Leppiko ja Mart Napaga suunati Tallinnast vahepeal asutatud Liibavi lennukooli instruktoriteks, siis pidi teise lennusalga uueks ülemaks minema *Leutnant* Harry Habel, kes aga vahetult enne Venemaale minekut koos *Leutnant'*ide Märt Einila ja Herbert Tamrega Soome põgenes. Seetõttu pakuti teise lennusalga ülema kohta mitmele mehele (*Hauptmann* Edgar Mesikep, *Oberleutnant* Georg Poolma, *Hauptmann* Aavo Ürgsoo), kes aga kõik mitmesugustel põhjustel loobusid (*Hauptmann* E. Mesikep tuli Libavi

lennukooli). Lõpuks määrati salgaülema kohusetäitjaks *Oberleutnant* Georg Poolma, keda hiljem, puhkusele minekul asendas *Leutnant* Juhan Laanes.

Pihkvas nõudsid lahingulennud 15. oktoobril ka esimese öölennusalkade lenduri elu. Tõsi küll, see toimus mitte öösel vaid päeva ajal, partisanide käes oleva piirkonna pommitamisel. Kolmekesi rivis olnud lennukitest tulistasid partisanid tookord rivijuhiks olnud *Oberfeldwebel* Raoul Mardiati lennuki põlema. Lendur hukkus, pardalaskuril, *Unteroffizier* Endel Kukel õnnestus aga langevarjuga lennukist välja hüpata, õnnelikult maanduda ja läbi partisanide piirkonna isegi omade juurde tagasi pöörduda.

1. novembril suunati mõlemad lennusalgad Pihkvast edasi Idritsasse, mis asetses nii Läti kui ka Valgevene piirist umbes 40-50 km kaugusel. Sealt käidi Neveli rinnet pommitamas. Idritsas toimus lõpuks öölahinglennusalkade eraldamine 127. Mereluurelennugrupist. Nimelt moodustati Venemaal paiknenud lennusalkadest iseseisev, kahe lennusalgaga 11. Öölahingulennugrupp (*Nachtschlachtgruppe 11*), mille ülemaks sai senine 127. Mereluurelennugrupi ülem *Hauptmann* Paul Lehmann. Tema Tallinnasse saadetud kirja järgi otsustades olevat öölahingulennugrupp moodustatud 28. novembril (*Leutnant* R. Milgi andmed). Senine mereluurelennugrupp jäi nüüdsest tegutsema üksiku mereluurelennusalgana 1./127[12)], mille ülemaks jäi senine 1. lennusalga ülem *Oberleutnant* William Laanekõrb[13)].

Senine kolmas lennusalk nimetati nüüd ümber 11. Öölahinglennugrupi esimeseks lennusalgaks. Ka teine lennusalk sai peagi endale uue ülema. Selleks tuli Liibavi lennukoolis esimesel lendurite kursusel grupi lennuõpetajaks (*Gruppenfluglehrer*) olnud *Hauptmann* Karl Roovet, kes vahetas välja salgaülema ajutise kohusetäitja *Leutnant* Juhan Laanese. Viimane jäi nüüd salgaülema asetäitjaks. Liibavist saabusid öölahinglennugrupi juurde ka teised, seal esimesel lendurite kursusel instruktoriteks olnud – *Oberleutnant*'id Raimond Ots, kellest sai esimese lennusalga ülema asetäitja ja Eduard Lepp. Samuti saabus grupile täienduseks neli Liibavis lõpetanud lendurit (ei saabunud Leutnant'id Arno Kokk, kes oli haigestunud ja Raymond Kulli, kes hukkus puhkusel olles rongi alla jäädes).

Ka Idritsa nõudis ohvreid. 24. jaanuari öösel Neveli ruumis lennates ei pöördunud vaenulennult tagasi *Oberfeldwebel* Voldemar Rümmel ja temaga kaasa lennanud *Feldwebel* Juhan Tamm (ka viimane oli lendur, kuid ei olnud rindel veel iseseisvalt välja lennanud). Nende täpne saatus on teadmata, kuid tõenäoliselt tuleb nad lahingulennul hukkunuiks lugeda. *Oberleutnant* E. Lepal tuli oma elu päästmiseks lennukis aga langevarjuga välja hüpata, kui vaenulennu ajal halvaks muutunud ilm tegi lennuvälja leidmise ja üldse igasuguse orienteerumise võimatuks, nii et bensiini lõppemisel tal muud üle ei jäänud. Lugu lõppes siiski õnnelikult, sest ta oli omade poolel ja ka maandumine õnnestus.

Väiksematest selle perioodi "prahmakatest" võiks ehk veel mainida *Oberfeldwebel* Mäido Männa hädamaandumist metsa. Lennuk *Heinkel He-50* purunes, mees ise jäi aga enam-vähem terveks. Hiljem naljatati, et ta olevat tervele külale aasta haod ära teinud. Saksa õhutõrjekuulipilduja tulest, kes eksikombel maanduvale oma lennukile tule avas, sai kergelt haavata aga *Leutnant* Jüri Kukk. Nimelt oli veidi enne seda antud hoiatus vastase lennukite eest ja kuulipilduja meeskond pidas rindelt saabuvat lennukit vaenlase omaks ning avas tule. Saksa õhutõrje tuld said mõned teisedki. Nii sai *Leutnant* Anatol Rebase lennuk tema enda mäletamist mööda 30 mm õhutõrje poolt kõvasti pihta (tõenäoliselt oli tegemist siiski 20 või 37 mm õhutõrjekahuriga, sest 30 mm õhutõrjekahurit sakslastel ei olnud), kuid mehed (kaasa lendas *Leutnant* August Rebane) jäid terveks. Lisaks sellele tuli ette ka öiseid väljaspoole aerodroomi maandumisi, milledest mõned lõppesid väiksema lennuki vigastamisega. Põhjuseks oli siin asjaolu, et olukorras kus lennuvälja rünnati või eksisteeris ründamise oht, oli oma lennuväljale maandumine keelatud, bensiini oli rindelt saabuvatel lennukitel tihti aga

väga vähe järele jäänud. Üldiselt sellised vastase rünnakud erilist kahju ei põhjustanud, kuid ühel rünnakul sai pommikillust siiski kergelt haavata *Oberfähnrich* A. M. Kessler.

Venemaal viibides kandis kaotusi ka lennuüksuse maapealne koosseis, peamiselt partisanide tegevuse läbi. Kahjuks on aeg langenute nimed nii autori kui ka teiste sõjakaaslaste mälust, kellelt autor nende läbielatud sündmuste kohta andmeid on saanud, kustutanud ja nii jäävad nad, vähemalt selle raamatu lehekülgedel, tundmatuiks.



1943. aasta kevadsuvel saabusid 127. Mereluurelennugrupi 2. ja 3 lennusalga jaoks lennukid *Heinkel He-50*. Lennuki juures seisavad (vasakult):U. Polikarpus, H. Habel, K. Lumi, A. Piirsalu, R. Mardiat, J. Kukk ja J. Ester. Sõja elasid neist üle ainult U. Polikarpus, H. Habel ja A. Piirsalu.



Veel teinegi pildike lenduritest *Heinkel He-50*-te juures



Eesti öölahingulendurid Venemaal

“Kaugel Lätis, võõral pinnal asub eesti lennukool ...”

Eesti lennuüksuste loomise käigus oli kerkinud küsimus ka tegevuse edasisest laiendamisest ja sellega seoses mõte oma lennukoolist. Sakslaste hulgas leidus mõjuka seljatagusega isik[14)], kellele see mõte meeldis ja 1943.a. augustis-septembris formeeriti Lätis, Liibavi (praegu Liepaja) lähistel lennukool uute lendurite ja tehnilise personali väljaõpetamiseks. Kool kandis nimetust *Flugzeugführerschule A/B Libau-Grobin* (hiljem, vastavalt sakslaste väljaõppeskeemile, moodustati Liibavis ka *Ergänzungsnachtschlachtgruppe Ostland*) ja peale eestlaste õpetati seal välja ka lätlasi (tolleks ajaks olid sakslased juba aru saanud, et välismaalased on vajalikud isegi lennuväes.) Kursandikandidaate oli vabatahtlikkuse alusel eesti lennuüksustes värvatud juba 1943. aasta suvel, arstlik komisjon ja lõplik otsustamine, kes lendama pääseb, pidi aset leidma aga Liibavis. Esimene ešelon eestlasi saadeti Liibavisse septembri algul (väljasõit Tallinnast toimus vist 8. septembril). Oli nii neid, kes lootsid lennukoolis lenduriks õppida kui ka tehnilise personali hulka kuuluvaid mehi kooli teenindamiseks, nii spetsialiste kui ka algajaid, kellest pidid motoristid või muud ametimehed alles saama.

Kooli juhtkond koosnes sakslastest. Ülem oli endine jahilendur *Major* Walter Endres, väljaõppejuhataja (*Ausbildungsleiter*) endine transportlendur *Hauptmann* Hermann Grotzke ja õppekompanii ülem *Hauptmann* Schneider. Viimane lendavkoosseisu ei kuulunud. Ka kompanii veltveebel (*Hauptfeldwebel*) oli sakslane, algul *Feldwebel* Meier, hiljem aga, pärast viimase rindeleminekut (läks koos lätlastega), *Feldwebel* Burkhardt. Viimane tuli hiljem, kui moodustati 11. Öölahingulennugrupi 3. lennusalk sinna *Hauptfeldwebel’*iks

Esialgu asi just lendamise järgi ei lõhnanud. Meestele tehti riviõppust ja nad said ka muud Saksa sõjaväele iseloomulikku mahvi ja nööki. Ja nöökida need, tont teab kust meeste esmaseks väljaõpetamiseks Liibavisse toodud sakslastest allohvitserid igatahes oskasid. Tunduvalt lõdvema distsipliiniga eesti lennuüksustest Liibavisse saadetud mehed elasid esialgu igatahes tõsiseid üllatusi üle. Kogu elu, alates hommikusest äratusest kuni õhtuse magamaminekuni käis siin korrapidaja vile järgi[15)]. Rivistumine pidi toimuma välgukiirusel ja ilma igasuguse koperdamiseta – iga mees pidi n.-ö. une pealt teadma oma kohta rivis. Ja igasugused varustuse ja tubade ülevaatused (*Apell’*id), mis üsnagi tihti toimusid, ei lasknud igavust tunda. Mõni mees ei teadnud selliste kohtade olemasolustki, kust ja milliste mundrikuue õmbluste vahelt ülevaataja oskas tolmu leida. Teki tolmust puhtakskloppimine oli aga täiesti teostamatu ülesanne. Ükskõik millise vahelejäämise tulemuseks olid aga karistustoimkonnad, vahel ka jooks ümber rivi või pikali-püsti tegemine ja roomamine.

Ka tubade, kus elati, kord pidi olema eeskujulik. Õhtul magama minnes jalad puhtaks pestud jne. Saapaid, mida sa parasjagu ei kandnud (välja olid antud nii poolsaapad kui ka säärikud) ja mis kapis olid, tuli enne kappi panemist isegi talla alt viksida ja häda sellele, kelle rautatud saabastel ülevaatuse ajal mõni nael puudus. Ja et püss puhas pidi olema, oli endastmõistetav. Autor mäletab, kuidas ühel õhtul sakslasest korrapidaja ohvitser millegi pärast nende toa ette võttis. Kolm korda löödi juba voodis olevad mehed uuesti tuba koristama, sest kusagil olevat tolmu leidunud. Asja päästis lõpuks toavanem, kes siis, kui korrapidaja ohvitser neljandat korda tuba kontrollima tuli oma ettekandes sõnade asemel “Stube gereinigt” (tuba puhastatud) teatas: “Dreck gleichmäβig verteilt” (sõnnik ühtlaselt ära jagatud). Teravmeelne vastus valmistas ülemusele nalja ja rohkem sel õhtul enam jama ei olnud.

Omaette kunstiks oli voodite tegemine. Voodi pidi olema pealt täiesti sile ja padi täpselt nelinurkselt paiknema. Aga katsu sa puitlaastudest täidisega aluskotti siledaks saada. Mõned kavalad mehed hankisid ei tea kust vineerplaadi ja teise teki mille siis plaadile peale naelutasid. Päeva ajaks tõsteti see konstruktsioon pööningule viivasse trepikotta, mida tavaliselt ei kasutatud. Voodi sai tõepoolest sile, kuid see pidu ei kestnud kaua. Juhuslikult

siledale tekile koputanud *Spieß* sai asjale jälile, kontrollis kõik voodid üle ja ... . Möllu igatahes jätkus. Üleüldse oli toa kontrollijatel komme, et nad oma ringkäiku teostasid sel ajal, kui mehed olid väljas õppustel. Ja kui midagi ei meeldinud, ega ta siis ütlema ei tulnud. Näiteks voodi puhul võttis lihtsalt teki nurgast kinni ja keeras kõik maha hunnikusse, mille õppustelt tulnud mees siis kiiresti jälle korda pidi tegema. Kollektiivseks karistamise vormiks oli nn. maskeraad, mis seisnes selles et all kasarmu ees õues ülesrivistatud meestele anti käsklus hetkel seljasolevad riided mingi teistsuguse riietekombinatsiooni vastu vahetada ja kohe uuesti all rivistuda (meestele oli välja antud peale mundri õppusteks ka nn. *Drillanzug* ning lendurõpilastel hiljem ka lennuriided). Kes kõige kiiremini asjaga hakkama sai, sai vabaks, teised aga jätkasid üles kolmandale korrusele tormamist, ümberriietumist ning uuesti allajooksmist, kuni karistajal isu otsa sai.

Kuid liigse nöökimisega saavutati ka mõnes mõttes ka vastupidine tulemus. Asja hakati võtma rahulikult – liigsel pingutamisel puudus mõte, sest nagunii jäid millegagi vahele. Milleks siis üleliiga pingutada. Ka väljaõpetajad taipasid seda ja mõne aja pärast tõmbasid oma agaruses pisut tagasi, seda enam, et vajalik väljaõppe tase oli ka saavutatud.

Paraku oli ka eestlaste hulgas neid, kellele noorte sõdurite nöökimine lõbu valmistas. Selles suhtes ei saa mainimata jätta *Unteroffizier* , hiljem *Feldwebel* Kaljusalu, kes oli Liibavis üheks peamiseks eestlasest noorte väljaõpetajaks (*Ausbilder*'iks). Oma iseloomult ja võimetelt oli ta tüüpiline väheintelligentne "nahk", nagu selliseid mehi Eesti sõjaväes nimetati, kellele meelis väljaõpetatavaid peale Saksa sõjaväes tavalise „lihvimise" ja mahvi tegemise ka oma lõbuks nöökida. Saksa keelt ta peaaegu ei osanud ja seepärast tegi meestele sageli nalja, kuidas *Feldwebel* Kaljusalu rivi paremal tiival seistes *Hauptmann* Schneideri korraldustele kandu kokku lüües vastas: „*Jawohl Herr Hauptmann!*" ning siis kõrvalseisjalt sosinal küsis: „Mis ta ütles? Mis ta ütles?" 1944. aasta mai lõpul või juuni algul Kaljusalu aga arreteeriti. Kurjad keeled rääkisid, et ta olevat 1940 – 1941. aastal punastega mestis olnud ja seejärel enda varjamiseks Saksa sõjaväkke astunud. Hiljem olevat tal õnnestunud aga vangist põgeneda ja pärast sõda olevat teda Tallinnas nähtud, kuid täiesti allakäinult.

Kuid ühe kuulsuse omandasid eestlased üsnagi kiiresti. Mehed algul imestasid, et öösel vahiposte kontrollides tulid eestlastest korrapidajad ohvitserid vaikselt, sakslaste tulek oli aga juba kaugelt kuulda. Nagu hiljem selgus, oli sakslaste hulgas levinud kuuldus, et eestlased on sihukesed vennad, kes postil olles, kui neid üllatad, kõige pealt paugu sulle pihta tulistavad ja alles siis küsivad kes seal on ning parooli nõuavad. Nii et parem on vahipostile ootamatult mitte peale sattuda. Sihukese "metsikute meeste" kuulsuse tõi eestlastele see, et mõned mehed olid kohe esimesel nädalal pärast Liibavisse saabumist linnas patrulliga vastastikusesse tulevahetusse sattunud.

Kuid kõigega harjub ja üsna varsti oli Liibavi lennukooli õppekompanii, kui rivi ja muud drilli silmas pidada, igati hästi väljaõpetatud üksus. Lisaks sellele tuli Liibavisse aeg-ajalt ka uusi noori ja drilli raskuspunkt läks vanematelt meestelt uutele väljaõpetatavatele.

Nüüd aga lennuväljaõppest. Esialgu hakkas lendama ainult esimene, n.-ö. täienduskursus, mis koosnes kuuest, juba enne sõda lendamist õppinud mehest, keda nüüd uuesti välja veeti[16)]. Instruktoriteks sellel kursusel olid, nagu eespool juba nimetatud, *Hauptmann* K. Roovet ning *Oberleutnant'*id R. Ots ja E. Lepp. Kursus oli lühiajaline ja lõppes juba detsembri alguses. Õpiti ja harjutati sellel kursusel ju mitte lendamist, vaid peamiselt ainult ööpommituslendureile vajalikke teadmisi ja oskusi. Rindele läks kursantidest siiski ainult neli meest, sest *Leutnant* A. Kokk haigestus, *Leutnant* R. Kulli jäi aga pärast kooli lõpetamist puhkusel viibides rongi alla ja sai surma.

Ülejäänud mehed võisid lendamisest esialgu ainult unistada. Neile, nagu eespool juba räägitud, tehti püsti-pikali, rakendati vahtkondades ja muudel töödel. Nii möödus september

ja oktoober. Septembri lõpul või oktoobri algul viidi läbi ka meeste vannutamine, mis toimus angaariesisel väljakul üsnagi pidulikult. Vandetõotus anti osalemiseks bolševismivastases võitluses. Edasi aga jätkus tavaline väljaõppemahv. (Üks vannutamine toimus ka hiljem, vist 1944. aasta kevadepoole, vahepeal saabunud meestele). Et lennuväljaõpe siiski plaanis oli, sellest rääkis asjaolu, et vist oktoobri lõpul või novembri algul saabus kohale arstlik komisjon, kes lendurikandidaadid läbi vaatas.

Novembri algul läks tegelik töö siiski käima. Kursusele võeti 28 meest, auastmega *Leutnant'*ist *Flieger'*ini. Kursuse lendude juhatajaks (*Gruppenfluglehrer*) sai *Hauptmann* Edgar Mesikep, lendurinstruktoritena tegutsesid aga *Hauptmann* Valter Reili, *Oberleutnant*'id Jaan Leppiko, Mart Napa ja Hugo Nõmm ning *Leutnant* Remi Milk (viimane küll varsti lahkus ja läks tagasi mereluure lennusalka). Lisaks ülalnimetatutele olid õppejõududeks veel *Hauptmann*'id Oskar Pirbe (kes vahetevahel ka lendas) ja Elmar Reebs, *Oberleutnant* Oskar Kronberg ja *Leutnant* Evald Stein. Kooli tehniline ohvitser oli *Major* Jakob Sepp.

Lennu- ja teoreetiline väljaõpe oli väga pingeline. Lennati iga päev, vaatamata nädalapäevale, kui ilm vähegi lubas. Seetõttu lennati tavalise, rahuaja lennukooli kaheaastane kursus läbi seitsme kuuga (lendurite kursus lõpetas juuni esimestel päevadel). Tavaline koolipäev algas vara hommikul teooriaaloengutega, mis hõlmasid aerodünaamikat, lennukite materiaalosa ja ehitust, mootoreid, lennuteenistusmäärustikku, raadiosidet, lennunavigatsiooni, meteoroloogiat, piloteerimistehnikat jne. Olenevalt lektorist toimusid loengud kas eesti või saksa keeles, kusjuures ka eestikeelsetel loengutel pandi rõhku saksakeelsetele oskussõnadele. See oli ka loomulik, sest edaspidi lendurina lennates ja aeg-ajalt võõrastel lennuväljadel maandudes ei saanud tõlgi abile ju loota. Pärast esimesi hommikusi loenguid, kui valgeks läks, vaadati ilma. Kui see lennata lubas, käidi lendamas, kui ilm oli halb, siis loengud jätkusid (alati oli tehtud kaks päevaplaani). Lennud jätkusid ka pärast lõunavaheaega, õhtul aga olid jälle loengud, mis kolm korda nädalas kestsid kuni poole üheksani.

Hommikul esimeste loengute ajal olid mehed tihti unised. Eriti kippusid magama panema raadioside tunnid, kus harjutati morses vastuvõtmist – ikka viietähelised, mõttetu sisuga grupid, mis ei võimaldanud mahamagatud tähti ka sisu järgi ära arvata. Ka õhtustel loengutel kippus väsimus vahel võimust võtma. Autoril on meeles üks lennunavigatsiooni tund, kus osa mehi lausa tukkus. Lektor, *Leutnant* Stein otsustas mehi pisut virgutada. Selleks valis ta mooduse, kus ta tavalise, loengul kasutatud häälega andis käskluse: "Ja nüüd kes magavad" ning edasi juba kõva komandohäälega: "Püsti valvel!". Kes tähele ei pannud, kerkisid nagu nõiaväel. Stein lasi mehi äratamiseks mõne aja seista ja jätkas siis tavalisel viisil loengut. Igatahes uni oli selleks korraks kõigil läinud.

Lennuväljaõpe toimus lennukitel *Bücker Bü-131 „Jungmann", Arado Ar-66, Gotha Go-145* ja Eestis konstrueeritud ja ehitatud lennukitel *PTO-4* (neid oli koolis neli tükki, mereluuregrupist sinna üle toodud). Kõik kursandid lendasid kõikidel nimetatud lennukitüüpidel. Põhiliselt leidsid kasutamist siiski *Bü-131* ja *Ar-66*.

Hiljem on palju küsitud, kui hea see kiiruga antud väljaõpe ikka oli. Et väljaõppest pisut rohkem ülevaadet anda, olgu allpool toodud ka lennuväljaõppe programm, nii palju kui sellest mälus säilinud on. Peale väljavedamis- ja üldise piloteerimistehnika omandamiseks *Bü-131*-ga sooritatud harjutuslendude, mille käigus õpiti ka pöörist ja sellest väljavõtmist, kuulusid programmi veel:

- Hädamaandumisharjutused. Need seisnesid selles, et kusagil lennuvälja ümbruses ringi lennates tõmbas instruktor korraga ootamatult gaasi maha ja lendurõpilane pidi hädamaandumiseks platsi valima ja maanduma minema (lendurõpilane gaasi enam puutuda ei tohtinud). Kas asi lõpeb ka tegeliku maandumisega ei olnud ette teada.

Enamasti lükkas instruktor viimasel minutil gaasi uuesti peale, kuid esines ka juhtumeid, kus tõepoolest maanduti.

- Väljavedamis- ja harjutuslennud teiste ülalnimetatud lennukitüüpidega.
- Täpsusmaandumisharjutused (*Bü-131* ja *Ar-66*-ga), mis lõppesid vastavate katsetega. Nendel harjutustel tuli 600 m kõrgusel lennuvälja kohal gaas maha võtta ja siis lippudega tähistatud "kasti" mõõtudega 40x60 m maanduda. Mootori abi maandumisarvestuse korrigeerimiseks kasutada ei tohtinud.
- kõrguslennud 2000 ja 4000 m kõrgusel (samuti *Bü-131* ja *Ar-66*-ga). Siin tuli lihtsalt vastavale kõrgusele tõusta ja seal etteantud aja (vist tund aega) sellel kõrgusel lennata. Kõrgusel püsimist kontrolliti barograafiga.
- Ülelennud (marsruutlennud) peamiselt Lätis ja Leedus paiknevatele lennuväljadele. Neid sooritati õige palju nii edasi-tagasi kui ka ringilendudena, kus külastati mitmeid lennuvälju. Enne lendu tuli vastavalt navigatsioonireeglitele teostada maapealne lennuettevalmistus ja lennurežiimist kinnipidamise kontrollimiseks oli lennuki pardal ka barograaf. Esimene, nn. tutvusmislend sooritati koos instruktoriga, edasi aga juba üksi. Enamasti tuli võõrastel lennuväljadel sooritada ka vahemaandumine koos kõikide nõutavate protseduuridega – sisse- ja väljaregistreerimine lennujuhtimiskeskuses (*Flugleitungis*), vastavalt saabumisel ja enne uuesti väljalendu, et harjutada ka võõrastel lennuväljadel tegutsemist ja asjaajamist. Ka ööbimist võõrastel lennuväljadel tuli ette.
- Rivilennuharjutused, mille käigus õpiti ka rivis startimist ja maandumist (põhiliselt *Ar-66*-ga). Kui alguses lennati rivis üksteisest pisut kaugemal, siis hiljem, vilumuse suurenedes tuli üsnagi ligistikku (n.-ö. tiib-tiivas) lennata.
- Pimelennuharjutused (instrumentaallennud), mille käigus õpiti peale lennuki instrumentide järgi piloteerimise ka pimelennus startimist ja maandumist (ainult viimase, mahaistumise sooritas instruktor) ning ülelendu. Programmi punkt lõppes vastava katsega, milleks oli ülelend kolmnurksel marsruudil koos pimelennus startimise ja maandumisega (kasutati vastavalt ettevalmistatud *Go-145*[*]).
- Vigurlennuharjutused, mille käigus tuli õppida sooritama sõlme, immelmanni, aeglast- ja kiirkeerist, lahingupöörangut ja selililendu. Ka see programmi punkt lõppes vastava katsega (kasutati *Bü-131*, mis oli suurepäraste vigurlennuomadustega lennuk).
- Pommitamisharjutused, kus 25 kilogrammiste lahingupommidega (venelastelt saadud trofeepommidega) pommitati Liibavi järve kaldale paigutatud ristikujulist märki (kasutati pommiraamidega varustatud *Ar-66*);
- Öölennuharjutused (kõikidel öölendudel kasutati *Ar-66*).
- Öised ülelennud. Siin oli tegemist edasi-tagasi lendudega etteantud maršruudil.
- Lennud helgiheitjas, et harjutada lendamist olukorras, kus rindel vastase helgiheitja sind ootamatult sisse võtab. Põhiliselt seisnes küsimus selles, kuidas vältida pimestamist.

Kooli lõpulennuks oli ülelend 100 m kõrgusel teate heitmisega vahetult enne lendu teatatud kohta, kus juba varem väljalennanud kohtunikud ootasid. Lend tuli sooritada n.-ö. käigu pealt, ilma eelneva ettevalmistuseta (marsruutlennuks vajalike arvutusteta).

[*] Instrumentaallennu õpetamiseks oli osal *Go-145*-tel tagaiste kaetud kupliga, milles oli ainult kaks väikest akent valguse sisselaskmiseks, nii et kursandil väljavaadet ei olnud ja ta peale lennuki mõõteriistade muud ei näinud.

Kogu lendude programmi ei lennatud läbi mitte ülaltoodud järjestuses, vaid lennud toimusid mitme programmi punkti järgi samaaegselt (näiteks osa kursante läks ülelendu, osa harjutas vigur- või pimelendu jne.). See võimaldas lennutegevust tunduvalt tihendada ja suurt arvu lennukeid samaaegselt kasutada. Kooli lõpetamisel oli kursantide lennutundide arv umbes 100 – 110 tunni ringis. Üksikute programmi punktide mahtude kohta võib mälu järgi öelda, et *Bü--131*-ga väljalendamiseks ja harjutuslendudeks kulus umbes 20 – 25 tundi (esimesele iseseisvale lennule, nn. soololennule mindi 7 – 8 lennutunni järele), väljalendamiseks ja harjutuslendudeks *Ar-66, Go-145* ja *PTO-4*-ga kulus kokku ka umbes 15 – 20 tundi, ülelendudeks 15 – 20 tundi, rivi-, vigur-, instrumentaal- ja öölendudeks igaühele umbes kümme tundi ning pommitusharjutusteks vist viis tundi.

Suurele pingele vaatamata läks eestlaste väljaõpe siiski traagiliste juhtumiteta. Tehti küll hädamaandumisi ja üks kursant, H. Rõuk kukkus ülelendu sooritades isegi alla (mootor seiskus metsa kohal), aga kõik mehed jäid terveks. Juhtus ka naljakaid lugusid. Järgnevalt neist mõned.

Hädamaandumisharjutustel juhtus lugu, kus instruktor lasi kursandil (K. Vijan) lennukiga ka tegelikult maanduda. Maa peal platsi üle vaadates aga selgus, et plats on kahe mehega uuesti startimiseks liiga lühike. Instruktor otsustas üksinda tagasi lennata ja jättis Vijani lähedalolevasse tallu õhtust rongi ootama, et sellega siis tagasi sõita (maandumisplats oli raudteejaama lähedal). Pererahvas võttis Vijani muidugi väga külalislahkelt vastu, ja palus ta einestamiseks ka lauda. Tuba oli palav ja pererahvas imestas, miks küll lendur oma paksu, karvast kombinesooni ära ei võta ja eelistab higistamist. Lugu oli aga selles, et kuna ilm oli sel päeval üldiselt soe, siis ei olnud Vijan hommikul kombinesooni alla mundrit pannud ja oli ainult aluspesus. Ei olnud midagi teha – tuli asi ära rääkida ja peremehelt talus viibimise ajaks ajutiselt kehakatted laenata.

Ühel ilusal varakevadisel päeval olid kõik *Oberleutnant* Leppiko grupi mehed õhtuse pidutsemise tagajärjel lendude ajal parasjagu loppis olemisega. Leppiko proovis poisse küll nii, küll naa, siis aga vihastas ja käratas Alakülale: „Minge angaari juurde ja tooge *Bücker* (*Bü-131*) välja. Ma tuulutan teid pisut!" Oli selge, et ilmselt kavatses ta tuulutamiseks meestega vigurlendu teha. Alakülal oli sedamaid kiire vastus valmis: „Härra ülemleitnant, mul on juba maa peal süda paha". „Ei ole midagi, täitke käsk!" *Bü-131* saigi välja toodud ja enne sisse istumist ütles Leppiko veel Alakülale: „Ärge teie juhist puutuge, ma ise lendan ja kui teil väga paha hakkab, siis koputage mulle õlale" (*Bückeris* istus instruktor esimeses istmes). Üleval hakkaski Leppiko pööramisega peale. Maailm käis ringi ja Aláküla tundis õige peagi, kuidas tal okse kurku kerkib. Nagu kokku lepitud, koputaski ta instruktorile õlale, kuid selle asemel, et alla minna, pööras see lennuki selililendu ja käskis: „Oksendage ennast tühjaks!" Aga mis sa oksendad, kui pea on alaspidi ja kogu sisikond on kurgus. Mõni aeg selili lennanud pööras Leppiko lennuki jälle normaalasendisse ja küsis, kas see mis vaja sai tehtud. Vastuse peale, et midagi ei tulnud, tegi Leppiko veel paar sõlme ja alles siis tuli maanduma. Aláküla ronis pärast lennukist väljumist aga stardikäru alla ja magas seal toibumiseks kuni lõunani.

Alakülaga juhtus veel teinegi märkimist vääriv lugu. Seekord oli tegemist tondilooga. Öiste ülelendude harjutamisel lendas Aláküla rahulikult sumedas maikuu öös, mitmesaja meetri kõrgusel ette antud sihtmärgi poole. Ilm oli ilus ja õhk vaikne. Mitte midagi ei ennustanud erakordseid sündmusi. Korraga tundis ta, kuidas tagaistmes keegi juhist liigutab (õppelennukitel oli juhtimissüsteem dubleeritud). Kuna ta teadis, et on lennukis ihuüksinda, siis tõusid tal juuksed lendurimütsi all tahes-tahtmata püsti ja kananahk tuli ihule. Meenusid igasugused lood tontidest. Hetkeks olevat vilksatanud isegi mõte kõik sinnapaika jätta ja lennukist langevarjuga välja hüpata. Siis aga hakkas tagasivaate peeglist kellegi tagaistmest

tõusev pea paistma. Selgus, et ühel motoristiõpilastest oli tulnud tahtmine korrakski omal nahal tunda saada, mismoodi see õhus viibimine ikka on. Ametlikku luba lendurõpilasega kaasalendamiseks ei antud. Aga lendamise soov oli kõva ja nii siis tuli asi ette võtta salaja. Mõeldud tehtud. Ta ronis vaikselt lennuki tagaistmesse ja küürutas seal nii, et teda starti ruleerimisel ja startimisel eemalt, eriti veel ööpimeduses, näha ei olnud. Kui lennuk juba otselennus oli, otsustas ta ennast sirgeks ajada ja vaadata, kuidas see maailm ülevalt kah välja näeb ja siis ta juhise külge puutuski. Nüüd, kui asi selge, oli kõik muidugi korras ja tagasi tulles varjus reisija maandumise ajal uuesti, nii et teda ei nähtudki. Elamus oli siiski nii suur, et isegi nüüd, kui aastakümned on möödunud, räägib Alaküla sõpradega vestlusringis kohtudes sageli veel oma üleelamistest öises taevas.

Ka aprilli lõpul toimus ettevõtmine, mis lõpuks omamoodi seikluseks kujunes. Nimelt sai kool kõrgemalt poolt korralduse saata 17 lendurõpilast ühele Läti piirilähedasele välilennuväljale, et seal paiknevalt saksa öölahingulennuüksuselt (koht ja üksus on juba meelest läinud) nende vanad *Arado 66*-d ära remonti tuua. Lendurõpilaste sinna viimiseks saabus Liibavi lennuväljale üks kolmemootoriline *Savoia-Marchetti* itaallastest meeskonnaga, millele lendurõpilased siis peale ronisid. Kaasa võeti lennuülikonnad ja langevarjud.

Paraku selgus kohe lennu alguses, et itaallased olid täiesti purjus. Suure vaevaga saadi Riia lennuväljale maha. Et oletatavasti väikesele välilennuväljale maandumine oleks sellise meeskonnaga tõenäoliselt pauguga lõppenud, ronisid eestlased lennukist maha ja jätkasid reisu raudteel. Kohale jõudes selgus, et eestlastele pakutud elamistingimused olid kehvad ja nii tahtsid kõik nii kiiresti kui vähegi võimalik tagasilendu alustada. Seda enam, et lugu juhtus 30. aprillil ja kõik tahtsid maipühadeks Riias olla. Lendurõpilastele oli kaasa antud ka üks sakslasest motorist, et see lennukite vastuvõtmisel abiks oleks.

Lennukid võeti vastu kiirustades, sest muidu ei oleks nii startida jõutud, et enne pimeda saabumist Riias maanduda (lendurõpilastena oli kursantidel öölend veel keelatud). Tagasilend pidi toimuma rivis, kahes viisikus ja ühes seitsmekus, nii et kaardid olid ainult rivijuhtidel. Ja nüüd see jama algaski. Et lennukid olid mööda lennuvälja ääri laiali, tuli startida ükshaaval ja õhus rivi kokku võtta. Paraku unustasid rivijuhid enne starti omavahel kokku leppida, kus üksikud rivid kokku võetakse. Veelgi enam, nii mehed kui ka rivijuhid ei teadnud oma rivvi kuuluvate lennukite tunnustähti (lennukite hooldusraamatud (*Wartungsbuch'*id) kus need kirjas olid, saadi kätte viimasel minutil). Ja nii oli juhtunudki, et kõik rivijuhid olid määranud oma rivi kokkuvõtmiskohaks õhuruumi ühe ja selle sama lennuvälja läheduses paikneva iseloomuliku metsatuka kohal, 400 meetri kõrgusel. Õhus läks nüüd lahti tõeline õhulahing. Masinad tiirlesid ringi nagu sääseparv, otsides oma rivijuhte, need aga jälle oma rivvi kuuluvaid mehi, sest ilma nendeta ei saanud nad ju minema lennata (lennukitel raadioid ju ei olnud). Õnneks oli üks rivijuhtidest, Helmut Võsari kaasa võtnud suvise lennuülikonna, mis teistest oma heleda värviga eristus. Tänu sellele sai ta lõpuks oma rivist mõned mehed kätte ja otsustas – aitab jamast – ning pani minema ning tema sabas kõik, kogu lootuse oma rivikaaslasi leida kaotanud lennukid, nagu sääseparv. Teepeal tehti madallendu, hirmutati külarahvast ning teedel liikujaid, nii et üks masin lõpuks telefonitraatidesse lendas ja sealt alla kopsatas. Piloot, *Unteroffizier* Theodor Kiivet jäi aga ellu ning vigastas ainult pisut oma nina.

Riias maanduti õige veidi enne pimeda saabumist ja mindi siis eraldatud öökorterisse. Muidugi läks kohe peoks. Paraku kestis pidu kauem, kui oli arvatud ja loodetud. Ilm läks kehvaks ja nii lükkus start päevast päeva edasi. Pummeldamine võttis oma ja lõpuks saabus selline rahapuudus, et kaaluti juba langevarju mahamüümist. Õnneks klaarus ilm enne, kui see ettevõtmine teoks oleks saanud. Lennuväljale minnes oli suur osa mehi aga veel parajas "jõminas" ning nii juhtuski, et Kalju Vijan ajas oma lennuki propelleri bensiinivaatide otsa ruleerides puruks. Seega oli siis teine masin juba rivist väljas. Pärast starti aga sooritas kolmas

masin õige varsti hädamaandumise. Seekord oli tegu *Oberfähnrich* Oskar Nõmmega, kes oli unustanud oma lennuki bensiinipumba peapaagile lülitada, lendas varupaagil. 20 minutit ja lugu oligi läbi. Õnneks toimus ka see hädamaandumine õnnelikult. Hiljem kohalesõitnud komisjon tegi kindlaks, et lennuk sooritas hädamaandumise bensiini puudumisel, kusjuures varupaak oli täiesti tühi, peapaak aga ääreni täis. Kuid ülejäänud masinad maandusid õnnelikult Liibavis. Lennukeid üle vaadanud insener ütles, et nende seisukorda arvestades on teekonnal ainult kolme lennuki kaotamine täpes. Et oli sõda, siis ei tehtud ka sellest, mis asjaoludel lennukid olid purunenud erilist küsimust ja kõik laabus rahulikult.

Üks kõige enam laineid löönud juhtum leidis aset pommitamisharjutuste ajal. Kooli juhtkond oli täpsete tabamuste puhuks välja pannud eriauhinna – konjakipudelid. Loomulikult tõstis see asja vastu huvi. Kõige esimesena pommituslennule startinud Valdo Raagile, kes oli eelmisel õhtul toimunud olengu tõttu „veidi vormist väljas", ei meenunud, et õigest sihtmärgist lennuvälja poole asus teede rist, mille keskel oli sidemeeste barakk. Mingi sarnasus sellel ristil sihtmärgiga igatahes oli. Nähes enda all järsku teede risti (barakki ta esimesel hetkel ei märganud), pidas ta seda sihtmärgiks, viis pikemalt mõtlemata lennuki pikeesse ning päästis pommi. Alles siis, kui ta nägi all võssa lippavaid sakslasi, sai ta aru, et midagi on viltu. Pomm oli kukkunud baraki külje alla ja purustanud selle aknad ning uksed. Kohtunike lennuk, kes kontrollis tabamusi tiirutas eespool, õige sihtmärgi juures ja oli parasjagu seljaga Raagi suunas ning ei märganud õnneks, kuidas pommiheitmine oli toimunud. Veel enne, kui Raag jõudis maanduda, olid staabist juba kurjad asjamehed kohal. Raag oli aga suutnud vahepeal juba sellise versiooni välja mõtelda, et pomm olevat lihtsalt ise alt ära tulnud. Vene pommid, teadagi mis nad on! Et ülemustest keegi päris täpselt ei teadnud, kuidas lugu toimus, jäädi ilmselt uskuma, mida tõendas näiteks seegi asjaolu, et neil päevil, kui tuule suuna tõttu tuli startida üle staabihoone, pommituslende ei toimunud. Barakile tuli panna aga uued uksed ja aknad.

Kuid Liibavis juhtus ka tõsisemaid lugusid. Liibavi lennuväljal olid ka mõned saksa valvehävitajad *Messerschmitt Bf-109*, kes seal üldiselt niisama igavlesid. Kuid siis, mingil ajal – millal see täpselt juhtus, on aeg mälust kustutanud – lendas kaks Rootsi luurelennukit millegi pärast Liibavile liiga lähedale (lennud toimusid eri päevadel lähestikku). Valvehävitajad startisid alarmstardi korras, lendasid merele ja tulistasid mõlemad Rootsi lennukid ilma pikemata alla. Ka Liibavi lennukooli lennukid käisid merel otsimas, et aidata mereväel allatulistatuid leida. Lennukite rusud ka leiti ja toodi Liibavisse, kuid mis sai nende meeskondadest, ei ole teada.

Eestlastega kõrvuti lendasid ka lätlased, nii et starditi ja maanduti paralleelselt kahel rajal (lennuvälja suurus kahe stardi-maandumisraja väljapanemist võimaldas). Sellel vaatamata, et lennati ühelt ja samalt lennuväljalt ja ka kasarmuhooned asusid vastastikku, tihedamat läbikäimist eestlaste ja lätlaste vahel siiski ei tekkinud. Võib-olla oli see tingitud asjaolust, et lätlaste esimene lendurite kursus koosnes endistest läti lenduritest, kes algajatega tihedamaid sidemeid luua ei soovinud, kuid päris kindlasti seda öelda ka ei saa. Lähedamaid sidemeid nii lendurite kui ka maapealse personali vahel lihtsalt ei olnud. Põhjust aga öelda ei oska. Ei olnud ka vastastikkust vaenutsemist. Lätlastest rääkides tuleb sedagi ehk märkida, et lätlasi sai lennuväljaõppel ka surma – nimelt ei suutnus öisel lennuharjutusel helgiheitjas üks kursant oma lennukit póörisest, kuhu ta pimestamise tõttu oli sattunud, enam välja võtta ja kukkus surnuks. Omajagu süüd lasus sellejuures ka sakslastest helgiheitja meeskonnal, kes, nähes lennuki pöörisesse sattumist, helgiheitja kiirt maha ei võtnud, vaid lennukit lendurit pimestades pidevalt saatis.

Siinkohal oleks ehk sobiv pisut ka kooli sakslastest juhtkonna ja eestlaste vahelistest suhetest rääkida. Peab kohe ütlema, et ega need eriti head just ei olnud. Põhjuseks oli siin sakslaste

ülbus ja sageli küllaltki nõmedad korraldused, mis anti ehtsas preisi vaimus, põhiliselt lennuväljaõpet mitte puudutavates küsimustes. Selliste korralduste andjaks oli peamiselt õppekompanii ülem, *Hauptmann* Schneider. Sõjaväe kord on sõjaväe kord, kuid saksa kord oli eestlastele siiski pisut liiga väheintelligentne ja seega, eeldades ainult tuima käsutäitmist, sageli vastuvõtmatu. Tihti püüdsid ülemad, eesotsas kompanii veltveebliga, ennast meeste nöökimisega lihtsalt lõbustada. Ja nii püüti seal, kus see vähegi võimalik oli, ennast saadud käskude arvel, neid absurdseks muutes, omakorda lõbustada. Seda tegid ka ohvitserid.

Heaks näiteks on siin see, kuidas kord, kui anti käsk, et lendurõpilaste riviõppusest (neid toimus aeg-ajalt kuni kooli lõpuni) peavad ka lendurinstruktorid osa võtma (mõeldud oli muidugi, et riviõppuste läbiviijaina, aga sõnastusest seda välja ei lugenud), asusid kohale tulnud *Oberleutnant'*id Mart Napa ja Hugo Nõmm ilusasti pikkuse järgi rivvi ja marssisid kursantidega ühises rivis lennuvälja poole, kus õppus pidi toimuma. Vastu tulnud sakslased ajasid silmad suureks ja kõikide lõbuks ei teadnud, mida teha – kas rivi keskel marssivat ohvitseri tuleb tervitada või ei? Sellist situatsiooni, et ohvitser marsib rivi keskel meeskonna hulgas, ei näinud ükski saksa rivimäärustik või –eeskiri ette. Ei tea, millest räägiti hiljem ohvitseridega, kuid nende riviõppustest osavõtust hiljem enam juttu ei tehtud.

Kui rääkida aga pisut veel lendurõpilaste igapäevasest elust, siis meenub veel üks tore seik. Nimelt oli neil teistest meestest erinev päevarežiim, mistõttu kompanii veltveebel (*Spieß*) sai neid vähem nöökida. Kuid aeg-ajalt korraldas ta õhtuti, teenistusest vabal ajal siiski reide ka lendurõpilaste tubadesse, et tubade korrasoleku kontrollimise ettekäändel „lenduritele" meelde tuletada, kes on kes. Kuid ka selle vastu leiutati abinõu. Nimelt harrastati lendurõpilaste hulgas tol ajal küllaltki palju bridži ja mis oli lihtsam, kui neil õhtutel, kui oli karta järjekordset madinat, meelitada oma kursusekaaslane *Leutnant* Tamm oma juurde bridži mängima (seda võimalust sai kasutada muidugi ainult üks tuba). Tore oli vaadata *Spießi* nägu, kui ta tuppa sisenes, kus Tamm parajasti bridžilauas istus ja mitte keegi temast väljagi ei teinud. Saksa sõjaväe korra kohaselt oli käsutamisõigus kõige kõrgema auastmega ruumis viibival isikul. Seetõttu pidi veltveebel ohvitseri toas olles esmalt temalt luba küsima, kui ta kellegi poole pöörduda või midagi käskida tahtis. *Leutnant* Tamme küsimusele, kas tal asja ka oli ei jäänudki möllu tegema tulnud veltveeblil muud üle kui ohvitseri ees segamise pärast vabandada ja ennast väljavisatuna tundes lahkuda. Ega see talle rõõmu küll ei teinud.

Nii möödusid päevad ja lõpuks oli aeg käes, kus noored lendurid pidid oma teadmisi lõpueksamitel näitama. Tore lugu meenub lendurite kursuse teoreetiliste ainete lõpueksamitelt. Eksamineerijaks oli väljaõppejuhataja (*Ausbildungsleiter*) *Hauptmann* Grotzke ja eksam toimus mootoriteaduses. Loomulikult saksa keeles. Eksamil viibis ka seda ainet lugenud *Hauptmann* O. Pirbe. *Obergefreiter* Mardiatil, kelle vend Raoul oli lendurina langenud, lubati n.ö. boonusena, erandkorras eksamil tõlki kasutada. Autor ei mäleta enam, milline oli täpselt küsimus, kuid ega Mardiat vastusega eriti ei hiilanud ja vastas õige lühidalt, ainult paarikümne sõnaga. Vastust tõlkinud *Hauptmann* Pirbe läks küll näost pisut punaseks, aga "tõlgitud" vastus oli igati korrektne. Selle peale *Hauptmann* Grotzke, kes üldiselt oli hea südamega mees, muigas ja ütles: "See eesti keel on ikka üks imelik keel. Mees ütles paarkümmend sõna ja Teie saite seda vastust ligi veerand tundi tõlkida." Aga pahandust sellest ei tulnud. Asja võeti huumoriga.

Ka kooli lõpulend – *Kleinorientierungsflug* – ei läinud ilma viperusteta. Nagu eespool juba öeldud, tuli lend sooritada ilma varasema lennuettevalmistuseta, n.ö. käigu pealt ja madalal kõrgusel, ainult kaardi järgi orienteerudes, ettenähtud kohta, kuhu juba varem oli kohtunike lennuk maandunud. Sinna tuli siis teade alla visata. Teatele, mis kujutas endast raketipadrunit selle külge kinnitatud pika sabaga, tuli enne allaviskamist kirjutada lennuki tunnustähed ja vist ka kellaaeg. Seekord oli seiklusi jälle K. Alakülal. Kohale jõudis Alaküla ilusasti ja

viskas ka teate alla, kuid siis juhtus äpardus – tuul viis kaenla alla pandud kaardi lahtisest kabiinist välja. Nüüd oli lugu kehv, sest mitte millegi järgi peale mälu enam orienteeruda ei olnud. Kuid Kaljo ei kaotanud meelekindlust. Ta võttis suuna lihtsalt läände, sest seal pidi asetsema meri ja oli ju Liibav mereäärne linn. Mere äärde ta muidugi jõudis, kuid nüüd kerkis küsimus, kas võtta kurss põhja või lõunasse. Arvates, et ta on põhja pool Liibavit, võttis ta kursi lõunasse. Mõne aja pärast nägi ta all lennuvälja, kuid see oli lühikese rajaga ja mõeldud ilmselt ainult purilennukitele. Igatahes all tehti kõik (lasti punaseid rakette, nii et vähe polnud), et ta ei maanduks. Taamal paistis ka mingi linn. Nagu hiljem selgus, oli see Memel. Selge, et kurss oli olnud vale, sest Liibavi ümbruses sellist linna ja purilennukite lennuvälja ei olnud. Niisiis, ots ringi ja suund pikki mererannikut põhja. Mõne aja pärast oli all jälle lennuväli. Et bensiin oli juba napilt ja teada ei olnud, kui palju tuleb veel lennata, otsustas Alaküla maanduda. Paraku nii lihtne see ei olnud, sest lennuk ei tahtnud maa ligiduses kuidagi kiirust kaotada. Tuli läbi startida. Pärast teist katset sai tuulekotti vaadates selgeks, et maandumisrist oli valesti pandud – lennuväljal lennukite saabumist lihtsalt ei oodatud ja maandumisrist paiknes nii, nagu ta kunagi oli jäänud. Lõpuks sai Alaküla siiski maha. Lennuväljakomando mehed olid pabinas ja palusid Alaküla, et see jumala pärast ettekannet ei teeks. Masin tangiti ja kuna Alaküla nüüd teadis, kus ta oli (Palangas) oli kojulend juba lihtne.

Kodus oli vahepeal aga asi ärevaks läinud. Kohtunikud olid tagasi jõudnud ja teatasid, et kõik masinad olid ettenähtud sihtpunktis ära käinud (kõik teated olid olemas). Järelikult läks Alaküla lennuk kaduma koduteel. Paraku oli maastik metsane ja soodsaid hädamaandumiskohti ei olnud. Mida aeg edasi, seda suuremaks läks tõenäosus, et midagi oli juhtunud. Lõpuks saabus hetk, kus oli selge, et bensiini tal enam ei ole ja ta peab kusagil maas istuma. Jäi üle ainult oodata telefonikõnet, kus ja millises seisus mees ja masin on leitud. Kas tõesti lõppes lennukooli lõpulend avarii ja, hoidku jumal, ka ohvriga? Vahepeal jõudis kätte õhtusöögi aeg. Siis aga kuuldus mootorimüra ja Alaküla lennuk saabus lennuvälja kohale, tegi korraliku platsringi ning maandus. Oma tagasisaabumisest läks Alaküla ülemustele ette kandma ohvitseride kasiinosse. Alaküla instruktor J. Leppiko oli mehe tervelt tagasituleku üle nii rõõmus, et ta teda lausa kallistas. Ka kursusekaaslaste rõõm oli suur, et kõik oli õnnelikult lõppenud ja pidu läks käima. Kas järgmisel või ülejärgmisel päeval saadi lenduritunnistused kätte (lenduritunnistuste allakirjutamise päev oli 3. juuni) ja seejärel algas puhkuselesõit. Vist paarinädalase puhkuse järel ootas aga rinne.

Kuid nüüd teiste meeste väljaõppe juurde. Oktoobri lõpul või novembri algul algasid ka motoristide kursused, mida juhendas *Major* Sepp. Sinna võeti algul vist kakskümmend viis meest, kellest osa hiljem, märtsis pardalaskurite kursusele üle läks. Kuid kursuste koosseisu hiljem vist täiendati. Lisaks teoreetilisele väljaõppele, kus põhiainetena loeti lennukite materiaalosa, mootoreid ja lennukite tehnilist hooldamist, said motoristide kursuse mehed oma praktika lennukooli lennukite igapäevase hooldamisega.

Pardalaskurite kursused Liibavi lennukoolis algasid 1944. aasta märtsi keskel ja lõppesid mai teisel poolel[18)]. Neil osales üle viieteistkümne mehe, kelledest osa oli sinna suunatud 11. Öölahingulennugrupi poolt veidi enne kursuste algust. Kursuste ülem oli *Hauptmann* Elmar Reebs. Peamiselt õpiti õhulaskmise teooriat ja tehti laskeharjutusi nii maa peal kui ka õhus. Maapealseteks laskeharjutusteks, mis toimusid lasketiirus, oli tehtud vastav turellipukk, mis imiteeris lennukis olevat. Laskeharjutustel lendasid kursantidega lendurite kursuse instruktorid. Lennati spetsiaalselt turelliga varustatud *Arado Ar-66*-ga. Peale õhulaskmise anti pardalaskuritele teadmisi ka lennunavigatsioonist, raadiosidest ja meteoroloogiast. Neid aineid luges kursusel osalenud lendurite kursuse lennunavigatsiooni õppejõud *Leutnant* Evald Stein. (Stein osales pardalaskurite kursusel selle tõttu, et ta oli kooli juhtkonnaga tülli läinud ja soovis lahinguüksusesse minna, 11. Öölahingulennugrupp aga vaatlejaid ei vajanud. Vaatlejad olid oma väljaõppel muidugi ka õhulaskmist saanud, kuid kord on kord, eriti

sakslaste juures. Nii omandas ta siis ka pardalaskuri kutse, ühtlasi aga luges ta kursantidele ka ülalnimetatud õppeaineid, olles seega samaaegselt nii kursandiks kui ka õppejõuks).

Lõpuks tuleb veel märkida, et Liibavi lennukooli koosseis ei olnud püsiv. Sinna saadeti sageli täiendust ja sealt läksid mehed pärast väljaõppe saamist omakorda 11. Öölahingulennugrupile täienduseks. Koolist kujunes üleüldse üks universaalne väljaõppekeskus, kus peale kõige muu said oma sõduri algväljaõppe ka äsja lennuväkke astunud noored sõdurid.

Siinkohal tahaks veel märkida ühte Liibavi lennukooli head külge. Nimelt elas kogu meeskond ja allohvitserid koos, ühes suures kolmekorruselises kasarmuhoones, mis soodustas meeste omavahelist läbikäimist. Ja olgugi, et näiteks lendurõpilased elasid omaette väiksemates tubades ja neil oli teistest erinev päevarežiim, tunti sellele vaatamata siiski ka teisi mehi ning eestlastest kujunes üldiselt välja küllaltki sõbralik kollektiiv. See tuli kasuks hiljem, näiteks 11. Öölahingulennugrupi kolmandas lennusalgas, mis moodustati põhiliselt Liibavist tulnud lenduritest ja motoristidest, mistõttu lendurid ja motoristid olid omavahel head tuttavad ja sõbrad.

Eestlaste ja lätlaste ühiskoolina tegutses Liibavi lennukool kuni 1944. aasta juuni alguseni, mil kooli eestlaste osa viidi üle Pärnusse, Sauga lennuväljale, kus tegutseti algul *Ergänzungsnachtschlachtgruppe 11*, hiljem aga *Ergänzungs Fliegergruppe Estland* nime all. Sisuliselt oli aga tegemist samasuguse lennukooliga nagu Liibavis, nii et „rahvakeeles" hüütigi seda Pärnu lennukooliks.

Lõpuks veel ehk mõni sõna ka Liibavi lennukoolis õppinud lätlaste kohta. Esimene läti lenduritest koosnev lennusalk lõpetas oma väljaõppe 1944.a. märtsis ja lahkus 22. märtsil Liibavist, suundudes Vecumi lennuväljale, kus asuti tegutsema öölahingulenduritena. Lennusalga ülemaks oli lätlane *Hauptmann* Alfreds Salmins. Lennusalk oli varustatud lennukitega *Arado Ar-66*, kokku 18 *Aradot*. Juunis lõpetas väljaõppe 2. lennusalk, mis samuti varustati lennukitega *Arado Ar-66* (19 lennukit) ja suunati 26. juunil 1944 esimese lennusalga juurde. Seda lennusalka juhtis lätlane *Hauptmann* Augusts Graudins. Kahe lennusalga baasil moodustati nüüd 12. Öölahingulennugrupp, mille komandöriks sai sakslane *Hauptmann* Rademacher. Juulis lõpetas väljaõppe ka kolmas lennusalk, mis aga iseseisva lennusalgana tegutsema ei hakanud, vaid jagati 1. ja 2. lennusalga vahel ära.



Vahepeatus mingis Läti raudteejaamas teekonnal Liibavisse 1943.a. septembri algul. Tulevastest lendurõpilastest on pildil esimeses reas (vasakult): E. Schönberg ja A. Ristmäe, teises reas: 2. B. Ehasalu, 3. R. Merisalu, kolmandas reas: 1. H. Arro, A. Sion (õppis Pärnus), 3. K. Alaküla ning viimases reas: 5. B. Pärl, 6. R. Jürgenson (õppis Pärnus) ja 7. H. Võsari.



Kasarmuhoone Liibavis, kus eestlased elasid



Kolm *Hauptmann'*i, kes Liibavi lennukoolis tähtsat rolli mängisid (vasakult): väljaõppe juhataja (*Ausbildungsleiter*) Hermann Grotzke, õppekompanii ülem Schneider ja teise lendurite kursuse lendude juhataja (*Gruppenfluglehrer*) Edgar Mesikep



Liibavi lennukooli ülem *Major* Valter Endres (hilisem foto *Bundesluftwaffe* mundris)

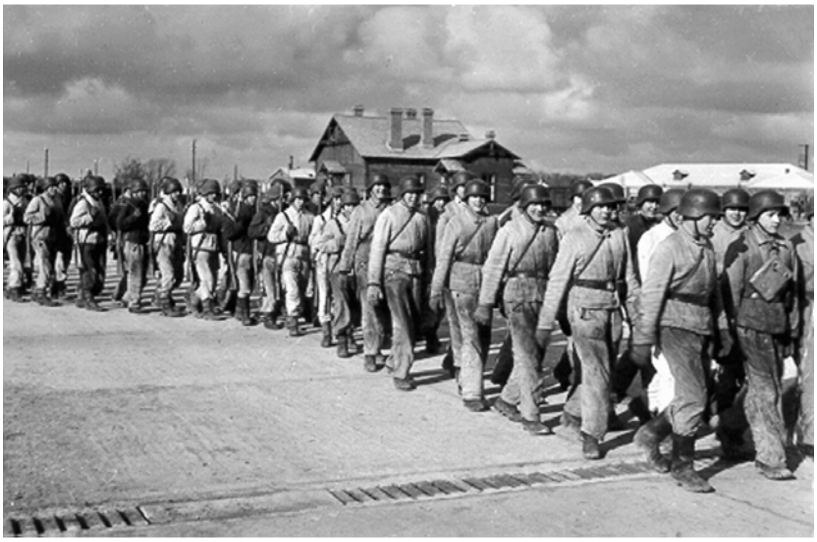


Liibavi lennukooli väljaõppejuhataja *Hauptmann* Hermann Grotzke



Korrapidaja *Gefreiter'*i (*GvD*) ametitunnuseks oli kollane akselbant ja kiiver, mis väljaspool korrapidajaruumi viibides pidi korrapidajal alati peas olema.

Õppustele minek





Tuba kasarmus, kus väljaõppel olnud maapealse koosseisu mehed elasid.



Pidulik sõdurivande andmine. Tseremoonia toimus angaariesisel väljakul, mis selleks puhuks oli dekoreeritud

Lennukooli juhtkond vannutamistseremonial





Ka ohvitserid olid üles rivistatud. Esimeses reas (vasakult): *Hauptmann'*id O. Pork ja O. Pirbe, *Oberleutnant* J. Leppiko, *Leutnant* E. A. Stein ja *Oberleutnant* M. Napa, teises reas: *Hauptmann'*id V. Reili ja E. Mesikep ning *Leutnant* R. Kulli



"Ich schwöre beim Gott diesen heiligen Eid, daβ ich im Kampf gegen den Bolševismus ..." ("Tõotan jumala ees pühaliku vandega, et ma võitluses bolševismi vastu …")

Üks vannutamine toimus ka hiljem. Angaari ette paigutatud lennukid olid dekoreeritud Läti ja Eesti lipuga





Vannutatavad on üles rivistatud



Esimene lendurite kursus (täienduskursus) koos instruktoritega. Istuvad (vasakult): R. Küttis, E. Lepp, K. Roovet, R. Ots ja R. Kulli, seisavad: A. M. Kessler, A. Kokk, August Rebane ja E. Sihver.

Teise lendurite kursuse esimene lennupäev 10.11.1943. Lendurinstruktor J. Leppiko oma õpilastega.

Pildil (vasakult): 1. H. Arro (istub lennukis), 3. R. Merisalu, 5. J. Leppiko (langevarjuga), 6. B.Ehasalu ja 7. H. Rõuk





Teise lendurite kursuse *Gefreiter'*id olid majutatud kahte kaheksa- ja ühte neljamehe tuppa. Ühe toa mehed (esireas vasakult): H. Öör, R. Merisalu ja K. Alaküla, tagareas: H. Rõuk, H. Arro, U. Tael ja K. Parts. Pildilt puudub H. Võsari.



Teise lendurõpilaste toa mehed (esireas vasakult): V. Valk, B. Ehasalu, K. Mällo ja E. Vesk, tagareas: A. Malkus, K. Reitel, V. Mardiat ja H. Toi.

Veel teisel lendurite kursusel õppinud mehi. Vasakult: A. Rist-mäe, K. Vijan, H. Võsari ja V. Raag *Fieseler Fi-156 "Storch"* juures





Teise lendurite kursuse allohvitserid E. Kaasik ja T. Kiivet (kukil).



Lendur-instruktor J. Leppiko oma õpilastega.

Vasakult: H. Rõuk, A. Ristmäe, B. Ehasalu, J. Leppiko, H. Arro, K. Alaküla ja R. Merisalu.

Lendur-instruktor Hugo Nõmm





Lendurõpilane V. Raag *Bücker Bü-131* “*Jungmann*” juures.



Teooriatund õppeklassis. Lektoriks on *Hauptmann* E. Mesikep

Lennunavigatsiooni õppejõud *Leutnant* E. A. Stein (keskel) kursantidega





Juhtub ka nii. *Arado Ar-66* veidi ebatavalises asendis.



Gotha Go-145, mille tagumine iste oli kupliga kaetud. Selliste lennukitega õpetati Liibavi lennukoolis pimelendu (instrumentaallendu).

Lendurõpilaste rivi hommikul enne lendude algust angaari ees





Üks Liibavi lennuväljal olnud valvehävitajatest *Messerschmitt Bf-109*





Lendurõpilased lennuväljal kevadist ilma nautimas ja järjekordset lenduminekut ootamas





Motoristiväljaõppel olnud mehi





Motoristid *Henschel Hs-126* juures. Parempoolsel pildil Harald Porro



Motoristide kursusel õppinud Heino Nurk (vasakul) ja Erich Oppi. Mõlemad teenisid hiljem 11. Öölahingulennugrupi kolmandas lennusalgas motoristidena.

Pardaslaskurite maapealseks väljaõppeks kasutati turellipukki, mis imiteeris lennuki turelli. Pildil on kuulipilduja *MG-15* taga pardalaskurite väljaõppe juhataja *Hauptmann* Elmar Reebs





1944. aasta aprillis Liibavisse väljaõppele saadetud noori sõdureid. Pildil esimene rühm …



… teine rühm

… ja kolmas rühm





1944. aasta märtsis Liibavist Jõhvi 11. Öölahingulennugruppi täienduseks saadetud sõdureid





Ka kodumaa ei unustanud kodust kaugel viibivaid lennuväelasi.
Külaliseks Liibavi lennukoolis on eesti neidude ansambel



Suur osa õhtu sisustamisel oli muusikal.



Ka lennuväelaste hulgas leidus pillimehi



30.septembril 2002. aastal Lätlaste poolt Liibavi lennuväljale paigutatud mälestuskivi, et sellel lennuväljal tegutses aastatel 1943/1944 eesti ja läti lennukool.

1944. aasta kaitselahingud Eestis

1944. aasta jaanuari keskel alanud Nõukogude vägede suur pealetung Leningradi rindel oli rinde veebruari alguseks jälle Eesti piiridele toonud, kohati isegi üle Narva jõe. Oli selge, et Eestit ähvardab surmaoht. Seetõttu soovis kogu Venemaal viibiva lennugrupi koosseis Eestisse tagasi pöörduda, et seal lennates otseselt kodumaad vaenlase eest kaitsta. Eestlaste taotlus rahuldatigi ja veebruari algul asuski lennugrupp tegutsema Narva rindel. *Hauptmann* A. Ürgsoo andmetel viibis esialgu veidi varasemale ajale planeeritud tagasilend Idritsast halva ilma tõttu ja algas 5. veebruari, kulgedes üle Pihkva ja Tartu. Ka tagasilennul tegi halb ilm takistusi ja nii jõuti sihtkohta, Jõhvi (Tammiku) lennuväljale alles 8. veebruaril. Juba samal õhtul olevat nõutud lahingulendude alustamist, kuid et vajalikke ettevalmistusi nii kiiresti teha siiski ei jõutud, siis algasid lahingulennud alles 10. veebruaril. Lennuüksuse maapealne koosseis, peale lennukitega kaasa lennanud motoristide (*Flugzeugwart'*ide), sõitis Idritsast Jõhvi aga rongiga ja jõudis pärale alles 20. veebruari paiku.

Enne kui sündmuste kirjeldamisega edasi minna, oleks ilmselt otstarbekas lugejat öölahinglendurite (öiste pommitajate) tegevusega üldse pisut lähemalt tutvustada. On see suurele osale lugejatest tõenäoliselt ju tundmatu maailm.

Põhiliselt täitis öölahinglennugrupp kahesuguseid lahinguülesandeid:

- staapide poolt kindlaks tehtud või oletatavate vastase väeosade paiknemispiirkondade ja rinde järelveoteede pommitamine;
- ilma kindla, etteantud sihtmärgita häirimislennud, kus lendur ise valis rünnakuobjektid (nendeks said sageli lendurite suurimad vaenlased – õhutõrjepatareid, millega kergendati ka päevaste lennuüksuste tegutsemist).

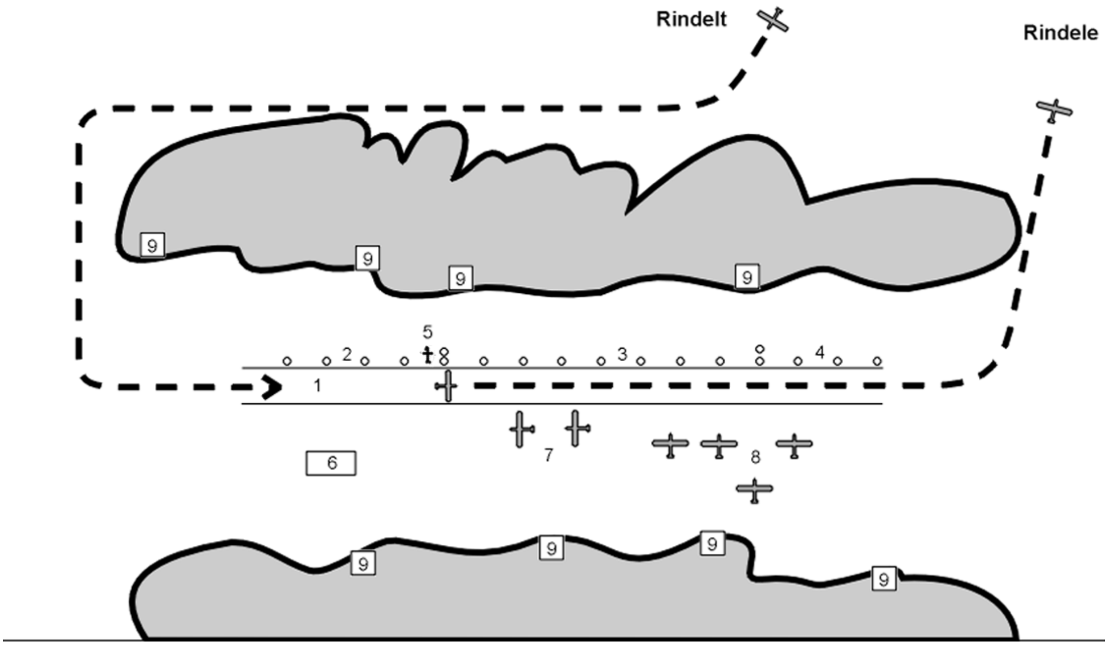
Siinkohal tuleb mainida, et otseselt vastase eesliini pommitamist öölahingulenduritele ülesandeks ei tehtud. Öises pimeduses, kus maapinnal paiknevate objektide nähtavus ja täpsem eristamine oli juba mõnesaja meetri kõrguselt ka heade ilmastikutingimuste korral praktiliselt peaaegu võimatu (saksa elektrisütikuga pommide minimaalseks heitekõrguseks loeti 300 m), oleks risk, et pommid langevad väikese eksituse tõttu omadele kaela, liiga suur olnud. Seega jäi siis öölahingulendurite põhiliseks tegutsemisalaks rinde lähitagala.

Loomulikult kuulus kõikide lendude puhul lahinguülesannet hulka ka luureandmete kogumine nii vastase, kui ka ilma kohta. Luureandmete saamiseks vastase kohta oli öölenduritel muidugi tunduvalt vähem võimalusi, kui päeva ajal tegutsevatel lennuüksustel. Kuid siiski – aeg ajalt välgatavad nõrgad sõidukite tuled maanteel (ka sõidukid ei saanud vaatamata pimendamisele keerukamatel teelõikudel siiski päris ilma tuledeta läbi) rääkisid kolonnide liikumisest ja nende liikumissuunast, tulistavate kahurite suudmeleegid või kergemate õhutõrjekahurite leekjäljestusega mürsud reetsid suurtükipatareide asukoha jne. Andmete edastamisel tuli täpselt vahet teha – mida lendur tegelikult nägi ja mida ta arvab –, et luureandmeid töötlevates staapides oleks asjast objektiivne, mitte oletustel põhinev pilt (näiteks tuli lennule järgnenud ettekandes öelda: sellel teelõigul seal ja seal kurvis kolm välgatanud tuld suunaga sinna või sinna, mitte aga rääkida auto- või tankikolonnist – sel juhul tuli ettekandes eraldi põhjendada, miks sa just nii arvad).

Ilmaandmeid peeti vägagi tähtsaks. Olid ju meteoroloogide poolt antavad ilmaennustused olukorras, kus kõik riigid olid lõpetanud ilmateadete andmise, andmete puudumise tõttu sageli küllaltki ebausaldatavad, nii et lennukäsu saabudes tuli kõige pealt mõni kogenud lendur nn. ilmalennule saata, et kindlaks teha, kas antud ülesanne ikka ongi täidetav. Ilm oli öösel lenduritele sageli suurem ja ohtlikum vaenlane, kui tegelik vaenlane oligi. Seetõttu olid lenduritelt saadavad ilmaandmed meteoroloogidele vägagi olulised.

Autor ei tea päris täpselt, kuidas oli asi korraldatud teistes lennusalkades, kuid 11. Öölahingulennugrupi kolmandas lennusalgas oli lennuväljal paiknevas komandopunktis (*Gefechtsstand'*is) lendude ajal alati spetsiaalne kirjutaja, kes järjekordselt lahingulennult saabuvate lendurite ettekanded ilusasti kirja pani, millede põhjal koostatud koondettekanded siis kõrgematesse staapidesse edastati.

Kergete lennukitega varustatud öölahingulennuüksused lendasid tavaliselt rindelähedastelt välilennuväljadelt. Enamasti kujutas selline lennuväli endast lihtsalt põldudele rajatud mõnekümne meetri laiust ja kuni kilomeetri pikkust rohukattega stardi- ja maandumisrada, kusjuures ülejäänud maastik oli moondamise mõttes jäetud võimalikult muutmata. Lennukid paiknesid sellistel lennuväljadel lihtsalt lennuvälja ümber kohtades, mis pakkusid moondamisvõimalusi (näiteks metsa veeres). Sealsamas lähedal olid tavaliselt ka jooksvaks tarbeks kasutatavad pommihunnikud. Eestis oli 11. Öölahingulennugrupi poolt kasutatud lennuväljadest Jõhvi (Tammiku) lennuväli ainus, kus oli ka puuprussidest kattega stardi-maandumisrada (mida suvetingimustes aga ei kasutatud) ja lennuvälja ümber paiknesid kolmest küljest mullavalliga ümbritsetud ja moondamisvõrguga kaetud boksid lennukite paigutamiseks.



Välilennuväli öösel tegutsemas (põhimõtteline skeem)
1 – stardi-maandumisrada, 2-rohelised, 3- valged ja 4- punased rajatuled, 5- stardipost, 6 – komandopunkt (*Gefechtsstand*), 7- lennukid stardijärjekorras, 8- lennukid seisuplatsil, 9- moondatud lennukite seisukohad metsa veeres

Start ja maandumine toimusid öösel ühel ja samal rajal. (Autor kasutab edasiste kirjelduste puhul peamiselt isiklikke, kolmandas lennusalgas saadud kogemusi, kuid ega need teisteski salkades kirjeldatust ilmselt palju ei erinenud.) Rada tähistasid raja vasakusse äärde ridamisi paigutatud tuled – algul mõned rohelised, seejärel kaks kõrvuti asetatud valget (mis tähistasid nn. maandumisristi ehk T-d), edasi rida valgeid, siis kaks punast ja lõpus veel rida punaseid. Rajavalgustussüsteem kujutas endast pika juhtme külge ühendatud elektrilampe, mida käsitles kahe kõrvutiasetseva valge tule juures paiknev stardikorrapidaja või nn. stardipost (tulede lüliti oli stardiposti asukohas). Startida tuli kahe valge tule juures olevalt rajaosalt. Ka maanduda tuli valgete tuledega tähistatud rajaosal, võimalikult kahe kõrvuti paikneva valge tule lähedal. Punased tuled olid hoiatuseks, et kahest kõrvutiasetsevast punaset tulest

kaugemale maandumisel ei ole maandumisraja pikkus enam küllaldane lennuki normaalseks väljajooksuks pärast maandumist. Tänapäeva lenduritele tundub selline vähene rajavalgustus võib-olla ebapiisav, kuid julgeoleku ja moondamisnõuetest lähtudes ei saanud suuremat rajavalgustust rindele sageli küllaltki lähedal paiknevatel välilennuväljadel lihtsalt kasutada.

Lennuväljal toimuvate lahingulendude üldine juhtimine toimus komandopunktist (*Gefechtsstand*), milleks näiteks Jõhvi lennuväljal oli maasse kaevatud barakk lennuvälja servas, Triigi lennuväljal vana mõisa heinaküün jne. Seal andis üksuse ülem või tema asetäitja lenduritele enne lendude algust lennukäsu ja võeti, nagu eespool juba märgitud, lahingulennult saabujailt vastu andmeid ülesande täitmise ja saadud luureandmete kohta, et need kõrgematele staapidele edastada.

Suusõnal anatav lennukäsk sisaldas andmeid rinde üldise olukorra, rindejoone paiknemise, üksusele antud konkreetse lahinguülesande, teiste samas rindelõigus tegutsevate lennuüksuste, tagavaralennuväljade ja ilmaennustuse kohta. Lisaks sellele teatati ka rindel kehtiv parool (juhuks, kui kellelgi tulnuks järsku jalgsi tagasi astuda) ja anti signaalraketid, nn. ES-raketid, mis vaheldusid nagu paroolgi iga päev ja olid õhutõrjele ja teistele vajaduse korral tunnuseks, et on tegemist oma lennukiga. (ES-raketi väljatulistamisel lendas algul välja üks rakett, mis seejärel lõhkes mingiks kindlaks, ettenähtud arvuks rakettideks). Ei mäleta, kuidas oli lugu teiste lennusalkadega, kuid kolmanda salga lennukitel oli lisaks tavalistele pardatuledele kere all veel kaks spetsiaalset signaaltuld, üks ninas, teine sabas, mille värvi samuti iga päev muudeti. Edasi anti lennukäsus veel stardi ja maandumisega seotud ning, vajaduse korral, ka muud erikorraldused, kontrolliti kelli ja siis oligi tavaliselt juba aeg lennukite juurde minna.

Selleks ajaks oli tehniline personal lennukid juba stardivalmis seadnud ja lennukitele ka lahinguülesandele vastavad pommid alla kinnitanud, nii et pärast lühikest lennuki kontrolli käivitas lendur mootori, kontrollis selle tööd ja ruleeris seejärel starti. Pimeduse ja lennukis istuva lenduri piiratud vaatevälja tõttu abistas teda selle juures motorist, kes lennuki ees sörkides värviliste tuledega taskulambi abil (roheline – järgne mulle, punane stopp) lennuki stardiraja juurde juhtis, kus jäädi järjekorras stardiloa ootele. Iseenest mõista olid selle tegevuse juures lennuki pardatuled kustutatud. Ei põlenud ka stardiraja tuled.

Lennukite starti ja maandumist juhtis stardiraja kahe valge tule juures olev stardikorrapidaja, nn. stardipost. Stardirajale ruleerimiseks küsiti luba lennuki pardatulede hetkelise süütamisega, millele jaatavaks vastuseks oli stardiraja tulede süütamine (raadiosidet tolleaegsetel öistel pommitajatel ei olnud) ja stardiposti taskulambi roheline tuli (kui stardiraja tuled süüdati maanduva lennuki tarbeks, ütles taskulambi punane tuli, et rajale ruleerimine on keelatud). Jaatava vastuse korral süütas lennuk pardatuled ja ruleeris rajale. Kohe kui lennuk oli stardirajale ruleerinud ja stardi suunas joondunud, kustutati nii parda kui ka stardiraja tuled, stardipost kontrollis, milline lennuk on startimas ja süütas siis stardiloa märgiks uuesti stardiraja tuled. Lennuk süütas pardatuled ja startis. Niipea kui lennuki rattad olid maast lahti, kustutati parda- ja seejärel kohe ka stardiraja tuled.

Ka maandumisel mängiti tuledega sama moodi. Lennuväljale peale tulles süütas lennuk veel lennuväljast kaugemal olles korraks signaal- (tunnuseks, et on oma) ja pardatuled, paludes maandumisraja suunda näidata. (lennusoleku ajal võis ju tuule ja sellele vastavalt ka maandumisraja suund muutunud olla), ühtlasi oma saabumisest teatades. Selle peale süüdati korraks maandumisraja tuled. Tuled süüdati nii õhus kui ka maa peal ainult viivuks. Lennuki pardatuled süüdati lõplikult veidi enne viimast, nn. neljandat pöörangut, millega lennuk ennast maandumisraja suunale pööras. Sellele vastati lennuväljalt omakorda maandumisraja tulede süütamisega, et lennuk näeks maanduda. Kohe kui lennuk oli maandunud ja ennast maandumisrajalt kõrvale pööranud, kustutas lendur pardatuled ja samal ajal kustutati ka maandumisraja tuled.

Peale parda ja stardi-maandumisraja tuledega signaliseerimise kasutati vahel, olukorrast sõltuvalt ka signaalrakette (lisaks ES-rakettidele olid lennukitel alati kaasas ka punased, rohelised ja valgustusraketid). Lennuväljalt lastuna tähendas punane rakett maanduvale lennukile ettevaatust (parem läbi startida), kaks punast raketti aga maandumiskeeldu (saksa raketipüstolid olid kaheraudsed). Roheline rakett tähendas maandumiskäsku või –luba. Lennukilt lastuna tähendas punane rakett, et lennuk maandub avariiolukorras, kaks punast raketti aga teatasid, et ta püsib vaevalt veel õhus. Selline lennuk oma “tegude eest ei vastutanud” ja tuli maha nii kuidas sai. Rohelise raketiga küsiti aga maandumisluba (näiteks võõral lennuväljal). Tuntud signaal oli ka lennuväljalt korraga lastud punane ja roheline rakett (koodnimetusega *Eule* – öökull), mis tähendas üldist käsklust lendude lõpetamiseks.

Motoristid ootasid saabuvaid lennukeid seal, kus lennukid maandumisrajalt ära pöörasid (tavaliselt kahe punase tule lähedal). Oma maandunud lennuki juhtis motorist nüüd seisuplatsile (*Liegeplatz*), kus lennuk uuesti tangiti, pommidega varustati ja vajadusel ka pisemat remonti tehti. Lendur läks vahepeal aga komandopunkti, kus tegi ettekande lahingulennu tulemuste, luureandmete ja, nagu eespool juba märgitud, ka ilmaandmete kohta. Järgnes väike puhkepaus ja siis mindi tagasi, et järgmisele lennule startida ning kõik kordus. Ja nii enamasti hommikuvalgeni välja.

Sooritatud lahingulendude arv olenes lennukäsust (kas lendude arv oli piiratud, või tuli lennata nii palju kui võimalik), sihtmärgi kaugusest ja ilmast. Venemaal, kus rinne oli suhteliselt lähedal, olevat pika talveöö jooksul suudetud kuni kaheksal lahingulennul käia. Ööde valgenedes see arv vähenes ja näiteks valgetel juunikuu öödel Eestis lennates sai tehtud vaid 1-2 lendu. Aga juba juulis see arv kasvas 2-3 ja augustis septembris 3-4 lahingulennuni öö jooksul.

Lendurite tegutsemise, eeskätt navigeerimise hõlbustamiseks kasutasid sakslased öiste lendude puhul nn. blinkmajakaid (valgusmajakaid), mille asukoht oli lendureile teada ja mis andsid valgussignaaliga teatud kindlaid morsetähti. Meelde on jäänud näiteks Jõhvi lähedal Pagaris asunud majakas, mille signaaliks oli PU (· — — ·   ·· —). Autori mäletamist mööda olid blinkmajakad Narva rindel veel Konju ja Alajõe lähistel, kuid nende signaalid on aeg juba mälust kustutanud. Vahel valgustas öist taevast ka Kuremäe kloostri lähedalt üles-suunatud helgiheitja kiir. See, et venelased selliseid majakaid puruks ei pommitanud lubab nähtavasti oletada, et ka neil endil oli öölendude puhul neid mugav kasutada. Rindel hõlbustas navigeerimist ja sihtmärkide leidmist aga see, et vähemalt Narva all oli rindejoon öösel tulistamise, valgusrakettide jms. tõttu vägagi hästi eristatav (rinne ei maganud kunagi). Lisaks eeltoodule aitasid Eesti tingimustes väga hästi orienteeruda ka vastuläikivad, iseloomuliku kujuga veekogud, mida Ida-Virumaa soodes rabades oli palju ja mis ilusa ilmaga ka öösel hästi nähtavad olid.

Sihtmärgi leidmisel kasutati vastase ründamiseks 50-kilogrammiseid kas fugass-, kild- või kassetpomme (nn. *Behälter'*eid). Milliste pommidega lennati, olenes lennukäsust. *Behälter'*id kujutasid endast väikeste, umbes kiloste kild- või süütepommidega täidetud õhukesi pommikujulisi kesti. Pommiheitmisel kukkusid need mõne sekundi ja pudenesid seejärel laiali, külvates oma sisu hajutatult maapinnale. Küllaldase hajumise tagamiseks pidi nende pommide heitekõrgus vähemalt 1000-1500 m olema. Erilist silmale nähtavat efekti need pommid tavaliselt ei tekitanud, kuid otsustades vastase õhutõrje tegevuse järgi, oli nende mõju nähtavasti valusam, kui tavaliste kildpommide oma. Näiteks, kui mõnel ööl, millele eelnenud päeval stukad olid rindel tõhusat tööd teinud, oli õhutõrje algul nõrgem (kas olid mehed väsinud või ei jõutud küllalt kiiresti laskemoonavarusid täiendada), siis pärast seda, kui 1-2 lennukit oli kassetpommidega sihtmärgi kohal käinud, said järgnevad juba “täie rauaga” tuld.

Ilma kindla sihtmärgita häirimislendude puhul kasutati vahel (eriti 1944. aasta suve lõpupoolel) nn. tsementpomme. Need olid 50-kilogrammised kildpommid, mille tsemendist kest oli kildude tekitamiseks täidetud igasuguste metallijäätmetega, nagu vanade poltide, mutrite, plekitükkide, ziletiterade ja muu sellise kraamiga. Lendurid naersid, et nende pommide kõige suurem efekt seisneb paugus. Kolmanda lennusalga autojuht, kes pomme lennukite juurde vedas, tuntud naljamees ja lõõpija, *Obergefreiter* Epner, mängis nende pommide laialivedamisel sageli kaupmeest, kes järjekordse pommikoormaga lennuki juurde saabudes kõva häälega reklaamis: “Ostke pomme! Ostke pomme! Head pommid, odavad pommid. Viskate alla ja vastane saab üleni tolmuseks ning peab oma mundri puhastamisega vaeva nägema.” Lisaks pommidele tuli aeg-ajalt ka lendlehti loopida. Seda tegi pardalaskur, kelle istmesse lendlehepakid paigutati. Pardalaskuril soovitati naljatledes lendlehepakk üle parda heitmisel ikka ilusasti lahti tõmmata, sest muidu kukub see veel kellelegi pähe, võib mehe maha lüüa ja on seda pahandust siis veel vaja. Peale lendlehtede loopimise tulistasid pardalaskurid sobivaid sihtmärke ka kuulipildujast, suurendades sellega rünnaku efektiivsust.

Narva rindele siirdumisega oli eesti lendurite soov – otseselt oma kodumaa eest võidelda – täitunud. Paraku ei olnud veebruar ja märts eesti lenduritele kõige õnnelikumad kuud. Juba 13. veebruaril oli merelennusalk 1./127 kandnud kaotusi. Aseri ruumis, kus ootamatult pilvest välja sööstnud vene hävitaja luurelt tagasi pöörduvat, juba oma maa kohal lendavat *Henschel Hs-126*-t tagant poolt ründas, oli langenud vaatleja *Leutnant* Valentin Härm, lendur *Oberleutnant* Herman Kabe aga saanud raskelt haavata. Sellele vaatamata suutis ta vigastatud lennukiga õnnelikult hädamaanduda. 27-28. veebruari öösel heitis venelaste öine pommitaja aga parajasti tegutsevale Jõhvi lennuväljale pommi, mille tagajärjel sai surmavalt haavata (suri 28. veebruaril) parajasti lennukis istunud esimese lennusalga ülem, *Hauptmann* Oivo Soots ning raskelt haavata just lahingulennult tagasi pöördunud *Leutnant* Roman Küttis.

Lennuvälja pommitamisel sai haavata ka mitu maapealse koosseisu meest. Nimeliselt mäletavad mehed Ilmar Laurit ja Endel Hiiesalu. Kas neid rohkem veel oli ja kui, siis kes nad olid, selle on aeg paraku juuresolejate mälust kustutanud. (Siinkohal tuleb märkida, et lennuvälja pommitamas käidi korduvalt, tavaliselt aga tulututult.)

Kuid see ei olnud veel kõik. 3. märtsil sai Jõhvi lahedal olnud saksa helgiheitja sellise tembuga hakkama, et valgustas ootamatult lahingulennult tagasi jõudnud ja maandumisel olnud lennukit. Madalal kõrgusel pimestatud lendur, *Leutnant* August Rebane, ei suutnud lennukit enam valitseda, see kukkus alla ja põles koos lenduriga ära.

Lahingulennud aga jätkusid. Esimese lennusalga võttis pärast *Hauptmann* O. Sootsi langemist üle tema asetäitja *Oberleutnant* Raimund Ots. Saadi ka uusi lennukeid. Nendeks olid *Fokker CVE*-d (*Fokker C5E*-d), kaasaegsete mäletamist mööda 13 tükki, mis saabusid ajavahemikus veebruarist aprillini (tegelikult pidi lennukeid siiski rohkem olema, arvatavasti paarikümne ringis, sest hiljem on ühes 11. Öölahingulennugrupi teatises lennukite arvu kohta märgitud koguni 17 Fokker CVE olemasolu). Nende lennukite kohta öeldi naljatades, et need on Hollandi lennukid, mis on sakslaste poolt taanlaste käest ära võetud ja antud eestlaste kätte võitlemiseks venelaste vastu. Lennukid anti esimese lennusalga käsutusse. Lisaks lennukitele sai lennugrupp pärast Jõhvi saabumist oma käsutusse ka liikuva lennukiremonditöökoja, mille paarikümnemehelist koosseisu kamandas *Feldwebel* Tiit Varang.

Koos rinde paigalejäämisega Narva all 1944. aasta veebruaris muutusid üsna peagi ka lahingulendude tingimused. Nimelt jõudis vastane seismajäänud rindele nüüd arvukalt õhutõrje-suurtükiväge koondada, mistõttu üle rinde lennanud lennukeid võttis sageli vastu tõeline ilutulestik igasuguse kaliibriga õhutõrjemürskude lõhkemistest ja leekjäljestustest. See aga ei suutnud lendureid lahinguülesannete täitmisest loobuma sundida, sest venelaste õhutõrje oli enamasti rohkem massiline kui täpne. Vahel tuli küll ettenähtud sihtmärgi peale

minekut korduvalt ja erinevatest suundadest proovida, kuid tavaliselt viisid lendurid oma tahtmise siiski läbi ja pommid heideti sinna kuhu vaja. Mis puutub vastase öiste hävitajate tegutsemisse, siis neid ei õnnestunud eestlastel küll näha, ehkki vist paaril korral anti enne väljalendu vastav hoiatus. Tundus, et see oli antud rohkem nii igaks juhuks.

Mai lõpul saadi lendavkoosseisule ka täiendust. Liibavist saabus lend värskeid pardalaskureid, kes lennusalkade vahel ära jaotati. Samas lahkus lennugrupi koosseisust aga rida kogenud lendureid. Nimelt oli saksa väejuhatusele pikapeale siiski selgeks saanud, et välismaalaste kasutamine lennuväes on siiski vajalik ja 1944. aasta kevadel-suvel suunati 11. Öölahingulennugrupist kümme meest jahilendurite väljaõppele.

Väiksema lendurite arvuga ei tulnud aga kaua lahinguülesandeid täita. Juba veidi enne Jaanipäeva saabus lennugrupile täienduseks 25 värskelt Liibavi lennukooli lõpetanud lendurit. Lõpetanuid oli olnud küll 26, aga üks mees oli vahepeal juba Rootsi põgenenud. Uutest lenduritest moodustati nüüd grupi kolmas lennusalk, mille ülemaks sai *Hauptmann* Aavo Ürgsoo. Vanadest rindemeestest tuli uue lennusalga koosseisu üle ka *Oberleutnant* Georg Poolma, kes asus lennusalga tehnilise ohvitseri kohuseid täitma, olles ühtlasi ka salgaülema asetäitjaks. Uus lennusalk paiknes Jõhvi (Tammiku) lennuväljal, kust esimene ja teine lennusalk olid juuni algupoolel Rahkla lennuväljale üle kolinud. Et noori lendureid oli ühe lennusalga jaoks aga liiga palju, siis saadeti neist kuus meest vanadele lennusalkadele täienduseks[19)]. Seega jäi kolmanda lennusalga koosseisu 21 lendurit.

Lennukite järel käis kolmas lennusalk Liibavis, kuhu sõideti rongiga. Sealt saadi 20 *Arado Ar-66* tüüpi lennukit. Lennukid olid vanad ja mõnegi lennuki lennukorras hoidmisega tuli motoristidel hiljem tublisti vaeva näha. Tagasilend Liibavist Jõhvi toimus üle Pärnu, kus ööbiti. Pärnust edasi lennati rivikorras kolonnis (*Staffelkolonne)*. Rivikorras lendamise valis *Hauptmann* Ürgsoo ilmselt selle pärast, et Jõhvi (Tammiku) lennuväli asus rindejoonele küllaltki lähedal ja noorte, alles kogemusteta pilootide juhuslik eksimus navigeerimisel oleks võinud kalliks maksma minna. Lend toimus umbes 50 meetri kõrgusel ja sellega sai ka nalja. Viimast viisikut juhtis lennusalga tehniline ohvitser *Oberleutnant* G. Poolma, kes ilmselt tahtis proovida, mida need värsked lendurid endast ka kujutavad ning tegi tõelist madallendu. Teekonnal Pärnust Jõhvi tuli lennata ka üle Rahkla lennuvälja. Ja kui siis *Hauptmann* Ürgsoo Jõhvist pärast maandumist Rahklasse, lennugrupi staapi helistas ja saabumisest ette kandis, olevat *Major* Juhalain talle peale põrutanud: “Mis lendu te tegite! Te pidite lendama lennusalga rivis 50 m kõrgusel astmeliselt ülespoole, aga ei – te lendasite hoopis astmeliselt allapoole. See oli madalast madalam lend, kus üksuse saba lohises peaaegu vastu maad. Mina vaatan, et nüüd on kõik, aga kus sa sellega, veel tuleb kaks masinat kü̈üni nurga tagant.”

Jõhvis maandumisel toimus ka lennusalga esimene avarii. Ei tea miks, aga mõningatel meestel oli millegipärast tekkinud arvamus, et Jõhvis saab maanduda ainult puuprussidest stardi-maandumisrajale. Tegelikult oli maandumisrist välja pandud aga hoopis prussidest maandumisrajale ristipidi, sest tuul oli sedapidi, pinnas oli kõva ja lennuvälja pikkust jätkus. Olles oma teadmistes kindlad, ei vaadanud mõned mehed aga üleüldse, mis lennuväljal tegelikult toimub ning prussidest rada nähes läksid sellele kohe ka maanduma (maandumine toimus ükshaaval). Tulemuseks oli ühe masina ülekaela käimine juhusliku tugevama tuuleiili tõttu külgtuulega maandumisel. Lennuki said motoristid mõne aja pärast küll uuesti korda, aga vähemalt lahingulendude alguseks oli üks lennuk kohe rivist väljas. Hiljem sai kolmas lennusalk vanadelt lennusalkadelt juurde veel ühe *Heinkel He-50* (*Hauptmann* A. Ürgsoole) ja ühe *Fokker CVE* (*Oberleutnant* G. Poolmale).

Kolmanda lennusalga tehniline personal (eeskätt motoristid), kellel *Hauptmann* Ürgsoo oli juba varem Liibavis järel käinud ja kes seetõttu olid juba enne puhkusel viibinud lendurite saabumist Jõhvi jõudnud (väljasõit Liibavist toimus 07. juunil), koosnes enamasti õige

noortest, äsja Liibavi lennukooli motoristide kursuse lõpetanutest, kes eriliste kogemutsega just ei hiilanud, ehkki olid innuga asja juures. Olukorrast võimaldas välja tulla aga asjaolu, et lisaks noortele motoristidele oli Liibavist saadud ka mõned kogenud, juba Eesti lennuväes teeninud motoristid (meelde on jäänud Karl Astok, Voldemar Siibe, Robert Norberg ja vist ka Peets (?). Viimase eesnime on aeg mälust aga paraku kustutanud), kes olid noortele oma kogemuste ja oskustega tubliks toeks ja aitasid lennukite juures keerukamaid töid teha. Ja eks praktikaga tulid noortel ka kogemused, mistõttu lennukite hooldamisega lennusalgal erilisi probleeme ei tekkinud, ehkki lennukid, nagu eespool juba öeldud, olid vanad ja nende mootorid võrdlemisi kulunud ning nõudsid sageli remonti.

Lennukitest rääkides tuleb märkida, et eesti lennuüksustest oli kolmas lennusalk ainuke, millel oli oma embleem, mis oli maalitud lennukite kerele. Tõsi, ka mereluuregrupil oli, vähemalt osal lennukitest, propellerimuhv sini-must-valgetes värvides, kuid seda ei saa siiski vist päris embleemiks lugeda. Kolmanda lennusalga embleemi autoriks oli üks salga lenduritest, endine kunstiüliõpilane Kalju Reitel (hiljem Eestis tuntud skulptor). Embleem sümboliseeris lennusalga tegevust – alt teraval kilbikujulisel embleemil oli kujutatud vertikaalasendis lennukipommi küünte vahel hoidev öökull.

Narva rindel tegutsedes omandasid noored lendurid õige pea vajalikud kogemused ja andsid varsti ka omapoolse tõhusa panuse grupi lahingutegevusse. Juuli lõpul tuli lenduritele veelgi lisa. Saabus kaheksameheline grupp endisi lendureid, kes olid nüüd Pärnu lennukoolis lühiajalise täienduskoolituse saanud ja suunati teise lennusalka täienduseks[20)]. Kõige selle tulemusena tõusis lennugrupigrupi lahinguvõime suve lõpuks tunduvalt.

Väikese vahepalana võib siinkohal märkida, et Jõhvi lennuväljal valmistas kolmandale lennusalgale tõsise üllatuse äike. Nimelt oli Jõhvi lennuväli rinde läheduse tõttu mineeritud, et seda saaks vajadusel kiiresti õhkida. Miinideks olid lennukipommid, mis olid varustatud elektrisütikuga ja ühendatud ühise juhtmestikuga. Oli õnn, et juhtmed olid paljudest kohtadest katkenud, sest kaks korda lõi välk päevasel ajal lennuvälja juhtmetesse. Esimesel korral lendas vägeva pauguga õhku mingi põllulapp, mis aga lennuvälja kasutamiskõlbmatuks ei teinud. Ainult lennuväljal lennukeid korrastanud motoristid lasid igaks juhuks kiiresti jalga. Mine sa tea, kuhu see järgmine sähmakas tuleb. Teine pauk mõne aja pärast, õnneks samuti päeva ajal, kui lendusid ei olnud, hävitas tüki ruleerimisteed lennuvälja tagumises otsas, samuti erilist kahju tekitamata. Nüüd oli motoristidel asjast aga villand ja kõik pomme ühendavad juhtmed lõigati lihtsalt läbi. Nii jäigi Jõhvi lennuväli lõpuks õhku laskmata.

Humoorikaid lugusid mäletatakse ka teiste lennusalkade kohta. Nii liikus meeste hulgas ringi järgnev looke ühe veltveebli kohta, kellest oli teada, et ta lahingulendudel armastas rinde kohal väga kõrgel lennata. Lugu ise oli küsimuse vormis, et kaks meest on lennukis ja mõlemad värisevad ning küsiti, miks nad värisevad. Vastus oli, et lendur hirmu, pardalaskur aga külma tõttu.

Üks Liibavist tulnud noor lendur kirus aga üht vanemat härrasmeest, kellega tal alguses tuli lennukit jagada, et see alati, kui ilm oli ilus ja sihtmärk selline, et tugevat tõrjetuld just oodata ei olnud, olevat öelnud, et sa noorem mees, tahad ehk ka tüdrukuid vaadata ja lendas sel ööl siis ise. Kui aga ilm oli kehv või sihtmärk raske, olevat ta jälle öelnud, et sa noorem mees tahad ju ka lennata ja loovutanud lendamise lahkelt nooremale kolleegile.

Kuid reegliks sellised asjad ei olnud. Üsna paljud Liibavist tulnud noortest lenduritest on oma mälestustes rääkinud, et esimesel lahingulennul (nn. tutvumislennul), mis sooritati mõne vanema kolleegi tagaistmes pardalaskuri kohal olles, oli pärast seda, kui ülesanne oli täidetud, s.t. pommid alla heidetud ja tabamused vaadatud, selle asemel, et nüüd kohe tagasi pöörduda, noorele lendurile korraldatud veel pikem tutvumislend piki rinnet, mida saatsid umbes sellised selgitused, et vaata, see vastase õhutõrjepatarei tulistab kehvasti ja seda ei ole vaja karta, aga

sellega tuleb ettevaatlik olla. Tavaliselt oli selle tõestuseks ka mürskude tulevärk lennuki ümber, nii et nii mõnelgi noorel lenduril tekkis hinges tahtmine hüüda, et mis märklauda me siin asja ees, teist takka mängime. Laseme ometi jalga, enne kui nad meid alla põmmutavad. Meheuhkus aga keelas seda avalikult väljendada. Igal juhul jättis vanemate kolleegide julgus ja meelekindlus noortele lenduritele nende esimese lahingulennu ajal sügava mulje, ehkki hiljem, kui lahingulende ja vilumust rohkem kogunes, tuli ka endal harjumus ja oskus asja rahulikult võtta. 3. lennusalga esimene iseseisev lahingulend toimus 09. juulil.

Juuli lõpus-augusti alguses toimus Narva rindel kogu ajaloo jooksul suurim ja verisem Eestis peetud lahing – Sinimägede lahing, mis algas 24. juulil Auvere all ja lõppes 9. augustil, kus Punaarmee püüdis iga hinna eest, kaotustele vaatamata rindest läbi murda. Ka 11. Öölahingulennugrupp lendas sel ajal Narva rindel. Ehkki, nagu eespool juba öeldud, öölahingulendurid eesliini ei pommitanud, olid rindelähedased vastase kogunemiskohad ja järelveoteed pidevalt sihtmärkideks. Ja olgugi, et lahingutegevus ööseks tavaliselt veidi vaibus, oli ka öösel vastase lähitagalasse lennates õhust vaadates selge, et all käib äge madin.

Nii möödusid päevad ja ööd – viimased enamasti lennates, päeval aga kuini lõunani magades, peale lõunat aga kas lennuväljal päevitades või kaarte mängides. Aeg-ajalt pakkusid huvitavat vaatemängu stukad (*Junkers Ju-87*-ed), kes vaenlase positsioone ründasid. Et Jõhvi lennuväli oli rindele lähedal, siis oli kõik väga hästi jälgitav. Üldiselt Stukad eriti kaotusi ei kandnud, kuid sõda on sõda ja mitte alati ei läinud kõik siiski kõige paremini. Meelde on jäänud üks stukade rünnakupäev, kus siis, kui nad tagasi lendama asusid oli näha, et üks masin kipub rivist maha jääma. Lennuväljale lähemale jõudes oli ka kuulda, et lennuki mootor kõvasti paugub. Ilmselt oli ta kõvasti pihta saanud. Äkki märkas piloot nähtavasti Jõhvi lennuvälja ja pööras ennast rivist ära, ilmse kavatsusega maanduda. Kuid see maandumine toimus kuidagi imelikult. Lennuki väljajoondumine enne maha istumist toimus liiga kõrgel (umbes 2-3 m kõrgusel), ta kaotas kiiruse ja vajus robaki läbi. Maaga kokku põrgates paiskus lennuk uuesti üles ja sadas siis maha, jäädes ninaliasendisse, saba püsti seisma. Propeller oli muidugi puru. Nagu selgus, oli lennuki õliradiaator läbi lastud, väljapritsiv õli oli lennuki esimese tuuleklaasi täiesti läbinähtamatuks teinud ja ka kabiinikatte avamine õhus, et külje pealt välja piiluda, ei aidanud. Lenduri prillid ja nägu olid õli täis ja ta oli praktiliselt pime. Lennuvälja oli näinud pardalaskur ja maandumine toimuski praktiliselt pimesi, pardalaskuri juhatamisel. Kuid meestel oli õnne olnud ja, kui tubli põrutus välja arvata, olid nad terved ning viidi peagi oma üksuse juurde tagasi. Lenduri nimi olevat vist olnud *Hauptmann* Kuhlmey (kuulsa *Oberst* Kuhlmey sugulane), kuid päris kindel see ka ei ole.

Augusti keskel kolis kolmas lennusalk Jõhvist Väike-Maarja lähedale Triigi lennuväljale. Jõhvi ja Triigi vahet pendeldati isegi kaks korda, kusjuures ei olnud arusaadav, milleks see õieti vajalik oli. Tõsi küll, lahingutegevuse hoogustumisega Narva rindel oli Jõhvi lennuvälja sakslastest personal pidevalt häireolukorras ja tahtis ühel ööl (27. juulil) isegi juba kiires korras evakueeruda, sellele vaatamata, et kolmanda lennusalga lennukid parajasti lahingulennul olid. Ainult *Hauptmann* Ürgsoo vahelesegamine jättis mehed paigale. Ta põrutas sakslastele peale, et lennusalgal taganemiskäsku ei ole ja enne, kui selle öö lahingulenud lõpevad ta lendude teenindamiseks vajalikke mehi lihtsalt ära ei lase. Kes omaenese algatusel jalga laseb on desertöör ja läheb sõjakohtu alla. Isegi lennuvälja komandant, saksa *Major*, oli sel ööl n.ö. jalgalaskmisvalmis ja ootas, mida eestlased ikka teevad. Et lennusalk jäi aga paigale, ei saanud ka sakslased jalga lasta.

Augusti keskpaigaks olid ägedad lahingud Narva all aga juba lõppenud ja seega Jõhvist lahkumiseks otsest, vaenlase pealetungist tingitud põhjust ei olnud. Tõenäoliselt võis põhjuseks olla suurenev vajadus lennuväe järgi lõunapoolsel rindel, sest Triigi oli Tartu alla lendamiseks lähemal kui Jõhvi, jäädes samal ajal ka Narva rindest mitte liiga kaugele. (Juba

16. augustil tuli pommitada Mehikoorma juures dessanti tegevaid venelasi, samal ajal jätkusid lennud aga ka Narva rindel). Et ka Rahklas baseerunud esimene ja teine lennusalk tegid vaheldumisi lende mõlemas suunas, siis võib öelda, et 11. Öölahingulennugrupp võitles vahepeal n.ö. kahel rindel, nii Narva kui Tartu all korraga.

Triigi ja Jõhvi vahel pendeldamisel juhtus omamoodi kurioosne lugu ka kolmanda lennusalga lenduri, *Gefreiter* Kaljo Alakülaga, kelle lennuki mootor varsti pärast Triigist startimist seisatus, nii et tuli teha hädamaandumine Rahkla lähedale Kellavere mäele viljapõllule. Viljas oli aga kivi, mis lennuki ratast vigastas. Et uut ratast kohe käepärast ei olnud (Rahkla lennuväljalt lendavate esimese ja teise lennusalga lennukite rattad *Aradole* ei sobinud), siis tehti Rahklas lennukile ajutisel puust ratas, mis pandi lennukile alla, et lennuk lennuväljale tuua. Selle rattaga ruleeris Alaküla oma lennuki pärast mootori korrastamist siis mööda külavaheteid Rahkla lennuväljale, kohalike elanike, laste ja koerte kari saatjaks kaasas. Oli pilt ju ennenägematu ja külarahva arvates igati vaatamist väärt. Selleks ajaks kui ta pärale jõudis, oli kohale toodud ka õige ratas ning lennuk võis pärast ratta vahetamist uuesti Jõhvi lendamiseks startida. Nagu eespool juba öeldud, sai lennusalk üsna varsti aga käsu tagasi Triigi lennuväljale kolida, kuhu nüüd jäädi peaaegu augusti lõpuni pidama. Esimene ja teine lennusalk tegutsesid aga pidevalt Rahkla lennuväljal baseerudes.

Ehkki Narva rinde õhutõrjetuli oli küllalki tihe, öölahingulenduritel suvel inimkaotusi ei olnud. *Oberfeldwebel* A. Viltropil tuli küll langevarju kasutada, kui ta rindel läbilastud lennuki mootor tagasilennul umbes Pagari juures seisma jäi. Langevarju tuli kasutada ka Vambola Mardiatil, kes põlevast lennukist välja hüppas ja omade poolel soos maandus. Mõlemad mehed jäid aga terveks. Oli teisigi väiksemaid viperusi ja pahandusi, nagu *Gefreiter* A. Malkuse kokkupõrge *He-50*-ga lennates Rahkla lennuvälja ääres kasvanud puuga. Lennuk küll purunes ja puu kaotas ladva, kuid lendur jäi ka seekord terveks.

Narva rindel tegutsedes käidi aeg-ajalt ka venelaste rindelähedasi lennuvälju pommitamas. Ja ega venelasedki võlgu ei jäänud. *Hauptmann* Ürgsoo sai sel ajal, kui kolmas lennusalk Jõhvis viibis oma käsutusse väikese sõiduauto, vist Opel “Kadeti”. Kui ta äsjasaadud autoga esimest korda lennuväljale tuli, viskas üksik venelaste öine pommitaja sel ajal, kui *Hauptmann* lahingulennul oli lennuväljale pommi, mis autost paugupealt vraki tegi. Kui *Hauptmann* lennust tagasi tuli, võis ta veel ainult suitsevaid rususid imetleda. Ehkki kohe ka venelaste arvatavat lennuvälja n.ö. üleplaaniliselt pommitamas käidi, oli tegu tehtud ja *Hauptmann* autost ilma. Rohkem pahandust vaenlase lennukid kolmanda lennusalga lennuväljadel siiski teha ei suutnud, sest põhiliselt pommitasid nad Pagari lähedal olnud puust lennukitega pettelennuvälja.

Kurb sõnum saabus aga mereluuresalgast, kus 6. juulil Keri saare juures *Ar-95*-ga luurelennul olles hukkusid lendur *Oberleutnanat* Evald Mardo ja temaga kaasa lennanud vaatleja *Leutnant* Johannes Roomets. Lennukis olevat toimunud mingi plahvatus. Laibad saadi küll kätte, aga hukkumise tegelik põhjus on tänini välja selgitamata.

Suve teisel poolel, kui lahingute raskuspunkt Eestis kaldus Tartu suunale, muutus vastavalt ka 11. Öölahingulennugrupi tegevuspiirkond ja 1944. aasta augusti keskpaigast alates pommitati peamiselt Mehikoorma juurest üle Peipsi tulevaid ja Tartu suunas pealetungivaid Nõukogude vägesid. Esialgu tegutseti sealt, kus oldi, Rahkla ja Triigi lennuväljalt, kuid et lennutee kujunes asjatult pikaks, seda enam, et Narva rindel äge lahingutegevus oli soikunud, siis koliti augusti lõpul üle lõunarindele lähemal olevatele lennuväljadele. 1. ja 2. lennusalk asus Adaverre, kolmas lennusalk aga Oisu lähedale Kärevere lennuväljale. Seejuures 1. ja 2. lennusalk ei kolinud üle mitte täies koosseisus, vaid osa mehi, sealhulgas ka pardalaskurid, jäeti ajutiselt Rahklasse maha. Kaasa võeti ainult hädavajalik personal. Kolmas lennusalk kolis üle aga täies koosseisus.

Tartu suunal tegutsemine osutus Narva rindega võrreldes mõnevõrra lihtsamaks, sest edasiliikuvad vaenlase väeosad suutsid nähtavasti kaasa vedada põhiliselt ainult kergeid õhutõrjerelvi, mistõttu sellist ilutulestikku, nagu Narva rindel sai näha, siin ei kohatud. Küll oli seis segasem aga rindejoonega, sest staabid ei teadnud tihti isegi, kus omad või vaenlased just täpselt asuvad. Väljalendavatele lenduritele öeldi lihtsalt, et see või see koht on veel meie, see aga juba vastase käes. Vahepealsete kohtade kohta aga informatsiooni ei ole ja seal vaadake rindejoone kindlakstegemiseks ise, kust suunast kuhu paugutatakse. Augusti lõpupoole muutus vahepeal heaks orientiiriks põlev Tartu, mis kohe lennuväljalt tõustes silma paistis ja navigeerimist hõlbustas. Samal ajal tekitas see aga lendurites ka suurt nördimust, sest iidse Tartu hävingut oli raske rahulikult pealt vaadata.

1944. aasta suvel, eriti aga sügise poole, hakkas lennugrupi seni edukat tegevust häirima uus, lenduritest mitteolenev häda, nimelt Saksamaad haaranud kütusekriis. Nii mõnigi ilus, lahingulendudeks igati sobiv öö tuli istuda maas või tegutseda ainult piiratud arvu lennukitega, sest kogu lennugrupi rakendamiseks puudus bensiin. Asi läks isegi lausa absurdsusteni. Nii sai kolmas lennusalk vahepeal korralduse, et pommide lennukite juurde vedamiseks tuleb autobensiini kokkuhoidmiseks kasutada hobuseid. See ettevõtmine jäi siiski ära, sest ümbruskonna taludest selliste närvidega suksude leidmine, kes öösel, töötavate, paukuvate ja tuldsülitavate mootoritega lennukite vahel liikudes oleksid rahu ja külma verd suutnud säilitada, oleks ilmselt lootusetu üritus olnud ja see suudeti ka kõrgemal pool lõpuks siiski selgeks teha. Bensiini puudusel maas istuv lennuvägi suurendas aga veelgi juba niigi aktiivse vaenlase tegevusvabadust.

Suve lõpul toimus eesti lennuüksuste ajaloos ka kõige suurema purunenud lennukite arvuga "pauk" (kokku seitse masinat ühe ööga). Selle korraldas kolmas lennusalk Kärevere lennuväljal lennates. Lugu ise, mis toimus 29. augustil väärib pisut pikemat jutustamist.

Asi algas sellega, et sakslasest stardipost oli õhtul starti-maandumist juhtima minnes kaasa võtnud ainult punase signaalraketi (kurjad keeled rääkisid, et ta olevat päeval pisut pummeldanud). Nüüd sai ta nähtavasti tähelepanematusest hakkama sellise teoga, et lubas *Oberfähnrich* O. Nõmmel stardirajale ruleerida ajal, mil *Oberleutnant* G. Poolma tuli parajasti maanduma. O. Nõmm omakorda oli unustanud stardirajale ruleerides lennuki pardatuled süütamata, mistõttu Poolma teda ei näinud. Selle asemel et situatsiooni taibates kohe maandumisraja tuled kustutada, mis oleks Poolma maandumise võimatuks teinud ja läbi startima sundinud, lasi olukorrast ehmunud stardipost viimasele ette ainult oma ainsa punase raketi ja sellegi nii hilja, et Poolma ei suutnud enam reageerida. Lugu lõppes sellega, et Poolma *Fokker CVE* lõikas Nõmme *Aradol* vasakud kandepinnad ära, kaotades seejuures ise teliku ja tuli maandumisrajale kõhu peale maha. Sellega oli maandumisrajale edasine kasutamine võimatu. Mõlemad lendurid jäid aga õnneks terveks.

Stardipost ei kustutanud ka nüüd maandumisraja tulesid, vaid jooksis eemal asuvasse komandopunkti uute rakettide järgi. Ta unustas ähmiga, et kõikides lennukites olid signaalraketid olemas ja ta oleks need ükskõik kummast purunenud masinast saanud. Tuledes maandumisrada oli rindelt saabuvatele lennukitele aga maandumisluba ja enne kui stardipost komandopunktist tagasi jõudis, olid K. Mällo ja H. Öör oma *Arado'*dega purunenud lennukitele juba otsa jõudnud maanduda. Õigemini – H. Öör nägi viimasel hetkel rusuhunnikut oma ees, rebis lennuki nina järsult üles, et sellest üle hüpata, kaotas aga kiiruse (mootor nii järsku pöördeid enam üles ei võtnud) ja lennuk kukkus rusuhunniku taha ninali maha. Nüüd oli maandumisrada purunenud lennukeid juba täiesti täis, kõik mehed olid õnneks aga terveks jäänud.

Sellega oli Kärevere lennuväli lennutegevuseks suletud ja rindelt tagasisaabuvatele lennukitele laskis iga mees, kelle aga punaseid rakette käepärast juhtus olema, raketi ette

(stardiposti tegutsemisvõimesse keegi enam ei uskunud). Lennuvälja kohal oli tõepoolest ilutulestik.

Rindelt tagasitulejatele (neid oli kuus või seitse) oli ilutulestik küll kena vaadata, kuid tegi igatahes ka selgeks, et oma lennuväljal neid täna vastu ei võeta. Et raadioühendust polnud, siis ei olnud võimalik ka teada saada, milles on asi. Niisiis võeti suund Adavere lennuväljale, kus 1. ja 2. lennusalk lendas. Ehkki Adavere oli kolmandale lennusalgale ette nähtud tagavaralennuväljaks, oli lennuväli kolmanda lennusalga lenduritele tundmatu, sest keegi ei olnud seal enne käinud ja öine pimedus ei võimaldanud lennuvälja erinevusi päris õigesti hinnata. Oli siin ju maapinna kõrgus veidi erinev, mistõttu kõrgusmõõtjat, mille null oli seatud oma lennuvälja järgi, ei saanud usaldada. Ka maandumisrada oli kitsam kui Käreveres ja kõigele lisaks tuli maanduda ka veel vasaku külgtuulega.

Algul läks kõik ilusasti, kuid siis lasi kolmanda lennusalga lennukitest viimasena maanduma tulnud *Gefreiter* E. Vesk oma lennuki tuule poolt liialt paremale kanda. Ta olevat tahtnud just läbi startida, kuid siis käis raksakas ja Veski lennuk sööstis kahest maandumisraja kõrval oma stardijärjekorda ootavast *Fokker CVE*'st läbi, lõigates neil tiivad ja ühel vist ka saba ära. Veski enda lennuk purunes seejuures nii täielikult, et esimesel pilgul, kohe üleslastud raketi valguses tundus, et selle masina piloot "tõstetakse küll kulbiga välja." Siis aga hakkas rusuhunnik liikuma, E. Vesk ronis välja ja tõstis käe kõrva juurde, et kuulata, kas kell veel käib. Paraku näitas see "paugu" toimumise aega. Mees ise oli küll terve, aga tublisti läbi klopitud. Ka teiste purunenud lennukite meeskonnad olid õnneks terveks jäänud.

Asi lõppes sõjakohtuga, sest seitse lennukit oli niisama mahakandmiseks siiski natuke liiga palju. Sakslasest stardipost sai neli kuud karistuspataljoni. Ka pardatuled süütamata unustanud *Oberfähnrich* O. Nõmm sai karistada, kuid tema karistus asendati rindele saatmisega, kus ta nagunii juba oli.

Eesti lennuüksuste lahingutegevus jätkus kõigele vaatamata, seni kuni umbes septembri keskpaiku üldine olukord kogu rindel otsustavalt vaenlase kasuks muutus, mis sundis sakslasi Eesti maha jätma. Loa Eesti mahajätmiseks andis Hitler 16. septembril. Paraku muutus sellega Eesti edasine kaitsmine mitte ainult lenduritel vaid ka teistel eesti väeosadel võimatuks. Ja nii järgneski eesti lennuüksustel siis, vastavalt saadud käsule, teekond Saksamaale, sest võitlus Eesti iseseisvuse eest oli selleks korraks eestlastest mitteolenevatel põhjustel lõppenud.

Lugeja võib nüüd ehk pisut nördinult öelda, et autor on andnud eespool küll ülevaate sündmuste käigust ja lahingulendude tehnoloogiast, samuti rääkinud mõningatest avariidega seotud juhtumitest, aga ei ole, kas või näiteks, kirjeldanud ühtki põnevat lahingulendu. Neid ju pidanuks olema.

Selle põhjuseks on kaks asjaolu. Esiteks sündmustest möödunud aeg ja teiseks see, et öölahingulenduri tegevus sarnaneb üldises plaanis üsnagi suurel määral kallurauto juhi tegevusega – lendad kohale, heidad pommikoorma alla, vaatad kuidas tabas ja pöördud tagasi uue koorma järele (sõidad koormaga kohale, kallutad maha, vaatad, kuidas läks ja sõidad uue koorma järele). Nii et aastakümnete tagant sellele vaadates oli see küllaltki monotoonne tegevus, seda enam, et nii toimus see öö öö järele ja tavaliselt mitu lendu öö jooksul.

Üksikult võttes oli ju iga lend tõepoolest omamoodi põnev. Ilma tõrjetuld saamata ei möödunud see peaaegu mitte kunagi ja lisaks oli küllalt juhtumeid, kus vahepeal järsult halvemaks muutunud ilm seadis lenduri ette suuri probleeme, mis olid seotud kas lennuvälja leidmisega madalas udupilvituses või pinnaudu korral maandumisega olukorras, kus maapinda ainult aimata võis. Näiteks autoril endal on kõige eredamad mälestused seotud mitte vastase õhutõrje, vaid just ilmaga.

Esimesel korral tuli rindelt tagasilennul vahepeal tekkinud äikesepilvest, millest ei saanud üle ega ümber, läbi lennata (tegu oli frontaalse äikesega). Taga oli vaenlane, kodulennuväli asus aga teisel pool äikesepilve. Nii et kojutulemiseks muud võimalust ei olnud, kui pilvest läbi lennata. Loopimine pilves oli vahepeal nii kõva, et tundus – kohe, kohe laguneb lennuk koost. Lennukoolist saadud pimelennuoskused seadis see lend aga rohkem kui kõvale proovile. Kuid kõik lõppes õnnelikult. Teisel juhul, samuti rindelt tagasilennul, kattis vahepeal peale tulnud madal sajupilvitus kogu maapinna ja tegi navigeerimise praktiliselt võimatuks (raadioseadmeid öölahingulennugrupi lennukitel, nagu eespool juba öeldud, ei olnud). Pilvedest läbitulekul aga selgus, et maapind ei hakka ega hakka paistma, kõrgus aga muudkui väheneb. Ei jäänud muud üle kui otsustada: kui kuni 150 meetri kõrguseni laskudes maapind ikka veel paistma ei hakka (veel madalamale laskudes oleks näiteks kirikutornid ohtlikuks võinud saada, seda enam, et kõrgusmõõtja näit oli kodulennuvälja järele seatud), tuleb uuesti kõrgust võtta, mõni aeg edasi lennata, et kindlasti üle rinde omade poolel olla ja seal siis ühe koha peal tiirutades ilma paranemist oodata või, kui seda ei juhtu ja bensiin lõpeb, langevarju kasutada. Õnneks hakkas maapind umbes 150 meetri kõrgusel siiski paistma ja isegi oma asukoht õnnestus enam-vähem kindlaks määrata. (Võrtsjärve põhjakallas). Järgnenud kojulend, mis toimus madalal, ööpimeduses valendavaid maanteid jälgides oli tõsine orienteerumise õppetund. Õhus ei saanud arugi, kuid peale maandumist ja lennukist väljaronimist selgus, et vaatamata jahedale septembrikuu ööle oli särk seljas pingutusest märg. Kuid millal täpselt, kus ja mida sai pommitamas käidud ning muud nende lendudega seotud üksikasjad on aeg paraku juba mälust kustutanud.

Nii siis, nagu juba öeldud, on aastad teinud oma töö ja sulatanud kõik selliste üksikute lendude detailid mälus ühte, võimaldamata nüüd, mitmekümne aasta järel eristada, millise lennu ajal sa just ühes või teises kohas oma lennukiga õhutõrjekahurite mürskude lõhkemiste vahel vingerdasid ja märgile mitmelt poolt püüdsid peale minna, millise kaliibriga torud sind parajasti just põmmutasid ja millise nipiga sa udupilvedes ekseldes jälle lennuvälja üles leidsid või kuidas oskasid pinnauduga siiski lennukit purustamata maanduda. Säilinud on vaid üldised mälestused ja teadmine, kuidas see kõik oli ja kuidas sellised lahingulennud ikka tegelikult toimuvad. Kuid üksikasjad, eriti üksikute lendude kaupa, on ühte sulanud ja kustunud. Seetõttu tuleks põneva lahingulennu kirjeldamiseks see olemasolevate teadmiste ja mälestuste baasil lihtsalt välja mõtelda, aga ajaloolise ülevaate puhul autor seda teha ei taha ja loodab, et lugeja selle talle andestab.

Lõpetuseks ehk veel mõni sõna ka veel kolmanda lennusalga ülema, *Hauptmann* Aavo Ürgsoo kohta, kellega käesoleva raamatu autoril ülemustest kõige rohkem kokkupuutumist oli (teiste salgaülemate iseloomustamiseks napib autoril kahjuks andmeid). Iseloomustab see ju mõningal määral lennusalgas valitsenud üldist “sisekliimat.” Oma iseloomult oli ta ta küllaltki äge ja isepäine ning lennugrupi juhtkonnaga A. Ürgsool eriti head läbisaamist ei olnud, kuid oma lennusalga meeste eest ta hoolitses, kartmata seejuures isegi näiteks Jõhvi lennuvälja komandandi, sakslasest *Major*’iga tülli minna. Nii et selles mõttes ta eraldi paikneva lennusalga ülemaks sobis. *Hauptmann* Ürgsoo iseloomustamiseks võib tuua loo, kus lennuvälja komandant andis ühel hommikul lennusalga veltveeblile (*Spieß’*ile) korralduse, saata lennusalga motoristid ja muu tehniline personal lennuväljale, õhukaitse punkrit ehitama. Mehed olid öiste lendude järel aga alles saanud magama heita, kui nad uuesti üles löödi. Meeste protestile vastas sakslasest *Spieß*, et selline olevat *Majori* käsk. Üks meestest võttis südame rindu, äratas *Hauptmann* Ürgsoo üles ja kandis asjast ette. Viimane vihastas, võttis telefonitoru, helistas lennuvälja komandandile ja, laskmata sellel midagi rääkida, teatas lühidalt, et lennusalk on siiski lahinguüksus, mitte kraavikaevajate komando. Lahinguülesandeid täideti möödunud ööl ja seda tuleb arvatavasti teha ka järgneval ööl, milleks mehed peavad normaalselt välja puhkama, mitte aga mingisuguse jamaga tegelema.

Ühtegi meest ta välja ei saada. Kui vaja, võib härra *Major* punkriehitajaid oma meeste hulgast otsida. Mehed saadeti magama, *Spieß* sai sõimata ja käsu, et selliste lollide korralduste puhul tuleb kõige pealt lennusalga ülemat informeerida ja mitte ilmaaegu meeste und segada.

Õhtul läkski jälle lendudeks. Ilmad olid ilusad ja Narva rinne nõudis oma. Kes sel päeval aga punkrit ehitama läks ja kas üleüldse mindi, selle kohta käesoleva loo autoril paraku andmed puuduvad. Oli neil 1944. aasta palavatel suve- ja lahingupäevadel (-öödel) mingi punker ju üpris tähtsusetu küsimus.



1944. aasta veebruaris alustas 11. Öölahingulennugrupp tegutsemist Eestis Jõhvi (Tammiku) lennuväljalt. *Heinkel He-50* Jõhvi lennuvälja puuprussidest stardirajal



1944. aasta kevadtalvel saabusid 11. Öölahingulennugruppi taanlastelt ära võetud lennukid *Fokker CVE*. Pildil veel Taani tunnusega R-23 *Fokker*, mis eesti lennuüksuses hakkas kandma tähist 3W+OD



See *Fokker CVE* hakkas 11. Öölahingulennugrupis kandma tähist 3W+OL



Kolmanda lennusalga lendureid 1944. aasta suvel. Vasakult: K. Alaküla, T. Kiivet, A. Ristmäe, O. Nõmm, K. Vijan, H. Arro, V. Raag, K. Reitel, H. Võsari, A. Ürgsoo, K. Parts, V. Valk, V. Vallner ja H. Öör.



Kolmanda lennusalga lennukitel oli salga embleem – pommiga öökull. V. Mardiat ja embleemi autor K. Reitel (paremal) lennukile embleemi peale kandmas.



Motoristid Jõhvi (Tammiku) lennuväljal moondamisvõrguga kaetud boksis lennukit *Arado Ar-66* hooldamas.



Kolmanda lennusalga tehniline ohvitser *Oberleutnant* G. Poolma

Jõhvi lennuväli oli rindele nii lähedal, et rindelt tõusev suits (silmapiiril) hästi näha oli. Lennuväljale ehitatava punkri juures päevitavad (vasakult): H. Öör (seisab), K. Vijan, V. Raag, O. Tamm, A. Ristmäe, H. Toi ja H. Arro.

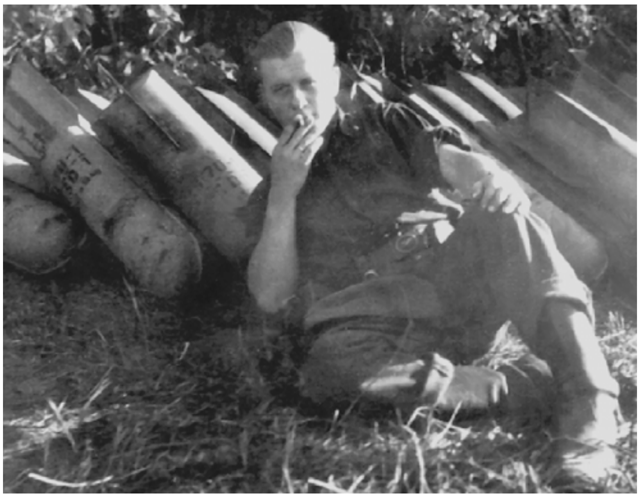




Triigi ja Kärevere lennuväljal seisid lennukid päeva ajal moondatult metsa veeres. Sageli olid pommihunnikud sealsamas lähedal, ümmarguse otsaga kassett-pommid (*Behälter'*id) ja koonilise otsaga fugass- või kildpommid segamini. Et pommide moraalset mõju vastasele suurendada, olid pommide stabilisaatorite küljes viled.



Ka vabal ajal käisid lendurid tihti lennuväljal. Vasakul seisab (palja ülalkehaga) motorist E. Oppi, pommihunniku juures on lendurid (vasakult): T. Kiivet, A. Ristmäe ja H. Võsari. Tagaplaanil *Arado Ar-66*.



E. Vesk on leidnud, et pommihunnik sobib suurepäraselt ka suitsetamispaigaks



Motoristidel oli okstega moondatud *Arado Ar-66* kandepindadel üsnagi mõnus pikutada. Sihtimise hõlbustamiseks pommiheitmisel olid lennukite külgedele maalitud valged kaldtriibud, mis orienteeruvalt näitasid, millisel kaugusel enne sihtmärki tuli pomm ühel või teisel kõrgusel lennates lennuki alt lahti päästa.



Hommikune lõdvestus pärast öiseid lahingulende. Vasakult (ringis): lendur H. Arro (seljaga), motoristid K. Astok ja V. Siibe, lendurid O. Tamm, V. Raag, A. Ristmäe, A. Ürgsoo, H. Öör ja vist H. Toi.

Sellistel hommikustel istumistel oli omavahel tihtigi palju seletamist. Pildil on jutuhoos H. Võsari





Ülema (*Hauptmann* Aavo Ürgsoo) ja alluva (*Gefreiter* Helmut Võsari) arvamused ei tarvitsenud eraviisilisel jutuajamisel alati sugugi kokku langeda.



Vahel mindi sellistel omavahelistel hommikustel jutuajamistel õigegi ägedaks.





Oberleutnant G. Poolma *Fokker CVE* pärast “suurt pauku” Kärevere lennuväljal



Heinkel He-50 Rahkla lennuvälja ääres. Tiival istub H. Taremäe

Ka Pärnus õpiti lendama

Veel enne teise lendurite kursuse lõpetamist alustati Liibavis kolmanda lendurite kursuse väljaõpet Kolmas lendurite kursus oli õieti täiendõppekursus, sest sellel õppisid juba enne sõda Eesti lennukooli lõpetanud mehed ja ainult üks kursant oli teiselt kursuselt haigestumise tõttu maha jäänud ning sinna üle viidud. Kursus alustas tegevust 1944. aasta aprillis. Kes olid kursusel lennuõpetajateks ei ole käesoleva raamatu autoril päris hästi teada. Igatahes ühe instruktorina on tegutsenud *Hauptmann* Oskar Pirbe kuid, otsustades *Hauptmann* Pirbe lennuraamatust saadud andmete põhjal, nähtavasti mitte ainult. Ilmselt osales ka mõni teise lendurite kursuse instruktoritest. Kokku õppis selle kursusel kaheksa meest, kes lõpetasid juuni lõpul või juuli esimestel päevadel Pärnus. Ülekolimine Pärnusse toimus juuni keskpaiku (*Hauptmann* Pirbe lennuraamatu andmetel oli ta Pärnusse lennanud 12. juunil). Kursus lendas välja samadel lennukitüüpidel kui teinegi kursus (*Bücker Bü-131, Arado Ar-66, PTO-4* ja *Gotha Go-145*). Pärnusse kolimise ajal oli kursus oma väljaõppega juba niikaugel, et harjutati põhiliselt öölendusid. Pärast lõpetamist suunati kursandid pärast lühikest puhkust Rahklasse, 11. Öölahingulennugruppi täienduseks, kus nad algul said lühikese täiendõppe (tüübikoolituse) lennukitel *Heinkel He-50*. Täiendõpet alustati Rakveres, lõpetati Rakvere lennuvälja ülekoormuse tõttu aga Tallinnas, kust kursandid pärast koolituse lõppu Tallinnas remondis olnud lennukitega tagasi Rahklasse lendasid. Täiendkoolitusel oli instruktoriks *Oberleutnant* Juhan Laanes. Lahingulendudega alustasid uued lendurid augusti algul.

!944. aasta mais alustati Liibavis ka neljanda lendurite kursuse komplekteerimist. Kursus koosnes algajatest, ehkki kursantide hulgas oli ka lahingukogemustega mehi. Nendeks olid kunagi Tallinnas esimese pardalaskurite kursuse lõpetanud, keda 11.Öölahingulennugrupp nüüd lenduriväljaõppele suunas. Lisaks sellele olid kursuse juures täiendõppel ka Eesti lennukooli lõpetanud *Leutnant* Harald Mandel ja *Unteroffizier* Herman Hagel. Liibavis alustati maapealse allohvitseride koolituse ja arstliku komisjoniga, mille järel siirduti Pärnusse, kus alustati lennuväljaõppega. See algas juunis Sauga lennuväljal[21)].

Liibavi lennukooli eestlaste osa üleviimisel Pärnusse moodustati neist seal üksus, mida esialgu nimetati 11. Öölahingulennu-täiendusgrupiks (*Ergänzungs Nachtschlachtgruppe 11*), kuid augusti algupoolel toimus Saksa õhujõudude ülemjuhatuse juures oleva kindralkortermeistri (*Generalquartiermeister beim Oberkommando der Luftwaffe*) käsuga Liibavis asetsenud *Ergänzungz Nachtschlachtgruppe Ostland* jagunemine kaheks iseseisvaks täiendusgrupiks – *Ergänzungs Fliegergruppe Estland* ja *Ergänzungs Fliegergruppe Lettland*. Pärnus olev täiendusgrupp muutus neist siis esimeseks, lätlaste täiendusgrupp jäi aga Liibavisse. Tavalises kõnepruugis kutsuti täiendusgruppi aga Pärnu lennukooliks.

Alguses juhtis Pärnus kogu täiendusgrupi tegevust seni Liibavis kursuse lendude juhatajana (*Gruppenfluglehrer*) tegutsenud *Hauptmann* Edgar Mesikep, kes aga pärast uue grupiülema, *Major* Habichi saabumist jäi väljaõppejuhatajaks (*Ausbildungsleiter*). Lendurinstruktoritena tegutsesid Pärnus neljandal lendurite kursusel põhiliselt Liibavi lennukoolist üle tulnud instruktorid (*Hauptmann* V. Reili, *Oberleutnant'*id J. Leppiko, M. Napa ja H. Nõmm), kuid lisaks neile olid lennuväljaõppel tegevad ka veel *Hauptmann* Oskar Pirbe ja suve lõpul 11. Öölahingulennugrupist Pärnusse instruktoriks suunatud *Oberfeldwebel* A. Viltrop.

Suvised ilusad ilmad soodustasid lennuväljaõpet, mis üldiselt toimus umbes sama programmi järgi kui teisel kursusel, tänu ilmadele võib-olla ainult pisut kiiremini. Nii jõuti septembri keskpaigaks, kui Eesti tuli maha jätta ja kool pooleli jäi, üldine lenduriväljaõpe ka enam-vähem läbi teha. Küll ei jõutud aga öölahingulendurile spetsiaalselt vajalikke oskusi (instrumentaallend, öölend, pommitamine jne.) enam omandada, nii et kooli lõpetamiseni ja sõjaväelenduri kutse saamiseni oleks kulunud veel umbes poolteist kuni kaks kuud.

Ei saadud läbi ka kurbade sündmusteta. Juulis hukkus ülelennu harjutamisel triangulatsioonitorniga kokkupõrke tagajärjel endine pardalaskur, lendurõpilane *Obergefreiter* Ants Aavik. Tegu oli ilmselt lenduri hooletusega, kes madallendu tehes ja lennukist ainult ühelt poolt välja vaadates teist poolt küllalt ei jälginud. Räägiti, et seal pool, kuhu ta parasjagu vist vaatas, olevat naised heina teinud. Kokkupõrke tagajärjel põlesid ära nii lennuk kui ka lendur.

Nagu Liibavist, nii kujunes ka Pärnust eesti lennuüksustele universaalne väljaõppekeskus, kuhu suunati noored, äsja lennuväkke astunud mehed enne lahinguüksustesse saatmist. Paraku ei olnud kool aga elamise koha pealt nii kompaktne kui Liibavi lennukool (elati mitmel pool laiali), mistõttu sellist ühtset meeskonda kui Liibavis ei tekkinud. Nagu nüüd hiljem mälestusi kogudes on selgunud, ei teata sellest, kes seal peale enda lähimas ümbruses tegutsenutest veel olid ja mis mujal sündis enamasti mitte midagi.

Neljas lendurite kursus ei pidanud aga sugugi viimaseks jääma. Nimelt hakati septembris juba uut, viiendat lendurite kursust komplekteerima. Osa sellele ette nähtud mehi jõudis isegi Riias, arstlikus komisjonis ära käia. Paraku toimus see juba vahetult enne Eestist lahkumist, nii et lendurõpilase staatus jäi neil meestel siiski saamata.



Ka Pärnus tuli sõdurivanne anda.



Meeskond vandeandmiseks üles rivistatud



Ülemus peab kõnet



Vandeandmistseremoonia lipu juures

Jahilendurid

Kui G. Buschmann 1943. aasta kevad-talvel küsis eestlaste jaoks jahilennukeid, siis polnud sakslaste vaim nende andmiseks veel valmis. Kuid ajad ja arusaamad muutusid ja paraku mitte sakslaste kasuks. Nii mõnestki esialgu väljakuulutatud seisukohast tuli olude sunnil lahti öelda. Saksa lennundusajaloo uurija H. W. Neulen kirjutab oma raamatus “Am Himmel Europas”, et saabus aeg, kus kõikidest lennukite pilootidest, mida idarindel Nõukogude Liidu vastu rakendati, moodustasid umbes 25% välismaalastest piloodid.

1944. aasta mai lõpus andis Saksa õhujõudude ülemjuhatuse juures olev kindralkortermeister (*Generalquartiermeister beim Oberkommando der Luftwaffe*) välja käsu, moodustada lätlastest ja eestlastest kummastki üks jahilennusalk. Käsu täitmine pandi 1. Õhulaevastikule. Eesti lendurite väljaõppele saatmine toimus kahes grupis – nii mais kui ka juuni lõpus saadeti õppima viis meest[22)] (jahilendurite väljaõppel olnud *Oberleutnant* Anatol Rebase andmed, teistel, J Laanese andmetel, olevat esimese grupiga õppima sõitnud siiski ainult neli meest, teisega aga 6 meest). Väljaõppele saatmisel olevat eelistatud nooremaid mehi. Kaugemas plaanis olevat ette nähtud olnud kahekümne eesti jahilenduri väljaõpetamine. Eesti mahajätmise tõttu 1944. aasta septembris seda programmi täies mahus aga paraku enam realiseerida ei suudetud.

Väljaõpe ise toimus kolmes etapis, millistest esimene – üldised lennuharjutused, viidi läbi Strahlsundis, teine – väljalendamine *Focke Wulf Fw-190*-tega Regensburgi lähedal Plates ja kolmas – lahinguväljaõpe Sagani juures Küpperis. Kogu kursuse kestuseks oli planeeritud kaks kuud ja esimene grupp lõpetas selle ka enam-vähem plaanikohaselt, mille järel ta tagasi Eestisse saksa üksusesse rindepraktikale saadeti.

Paraku saab siin esimesest grupist ainult tinglikult rääkida, sest kaks selle koosseisus jahilendurite väljaõppele saadetut – Jüri Kukk ja Lembit Raidal, said väljaõppel surma. Mõlemad juhtumid leidsid aset Plates, harjutuslendudel *Focke Wulf Fw-190*-tega neljalises rivis lennates ja mõlemal korral oli tegu õhus kokkupõrkega teise, sakslasest kursandiga.

Teise jahilendurite kooli saadetud grupi väljaõpe venis aga välja oktoobrisse, sest bensiinipuudus andis ennast Saksamaal juba tugevasti tunda. Ja nii need mehed enne Eesti mahajätmist enam rindele ei jõudnudki. Ka selle grupi väljaõppel ei saadud ohvriteta läbi ja siingi oli põhjuseks harjutuslennul toimunud kokkupõrge, mis toimus 21. oktoobril Sagani lähedal, ainult et seekord põrkasid kokku eestlased A. Vaart ja V. Eller, kelledest viimane hukkus.

Siinkohal tuleb märkida, et jahilendurid olid eesti lenduritest ainsad, kes sõja lõpuperioodil veel lendasid, olgugi et saksa üksustesse hajutatult (vt. seda osa, mis kirjeldab eesti lennuväelaste viibimist Saksamaal).

Paralleelselt jahilendurite väljaõpetamisega hakati 1944. aasta sügisel ette valmistama ka jahilennukite teenindamiseks ja hooldamiseks vajalikku tehnilist personali. Sügise poole suve komplekteeriti 11. Öölahingulennugrupi 1. ja 2. lennusalga tehnilise personali baasil umbes 20-30 meheline grupp, kes suunati Saksamaale vastavale väljaõppele. Ühes selles grupis osalenu, U. Jakobsoni mälestuste järgi sõit ise aga niisama lihtsalt ei toimunud. Esimesel korral jäädi Riias edasisõidu võimaluste puudumise tõttu pidama ja mõne aja pärast tuli tagasi pöörduda. Teisel katsel läks asi aga korda ja Riiast sõideti laevaga Saksamaale. Pärast vahepeatust Detmoldis sai lõplikuks sõidusihiks Lõuna-Saksamaal asuv Bayreuth, mille juures asuvas lennukoolis pidi väljaõpe toimuma.

Kuid see ei olnud veel kõik. Juuni keskel komplekteeriti Pärnu 11. Öölahingulennugrupi täiendusgrupi õppekompanii uute meestega, kelledest (meeste mälestuse järgi) ligi sadakond

meest pärast noorteaja läbitegemist 2. septembril laevaga Danzigi saadeti. Sealt viis teekond rongiga edasi üle Detmoldi samuti Bayreuthi. Ühe selles grupis olnu, Paul Ehatu mälestuste järgi olevat meeste valikul eelistatud mõningase metallitöö oskusega mehi. Bayreuthis algas siis sinna saadetud meeste väljaõpe jahilennukite *Focke Wulf Fw-190* ja *Messerschmitt Bf-109* motoristideks (*Flugzeugwart'*ideks). Paraku lõppes väljaõpe aga juba 25. oktoobril seoses eesti lennuüksuste likvideerimisega. Edasi järgnes suure osa väljaõppel olnud meeste saatmine teiste, likvideeritud eesti lennuüksuste meeste juurde, osa mehi jäeti aga Bayreuthi lennuväljale edasi teenima, kus nad tegelesid mitmesuguste töödega kuni Lääneriikide vägede saabumiseni. Lisaks sellele saadeti osa mehi väiksemate gruppidena ka mitmele poole laiali. Nende väiksemate gruppide arvu ja saatuse kohta kahjuks aga täpsemat ülevaadet ei ole. Näiteks olevat üks neist gruppidest asunud ühel Berliini juures olnud lennuväljal, kust enne venelaste saabumist lihtsalt laiali mindi.



Oberfähnrich Aksel-Meinhard Kessler



Viimase eesti lendurina ohverdas II maailmasõjas oma elu 1945. aasta aprillis jahilendurina langenud *Leutnant* Karl Lumi (varasem foto)

Eesti jahilendureid



Oberfähnrich A. M. Kessleri Fw-190, millega ta 19. aprillil 1945 Rootsi lendas.



Oberleutnant A. Rebase Fw-190, millega ta 30. aprillil 1945 Rootsi lendas

Pisut juttu ka töökojameestest

Saksa lennuväes teenivad eestlased ei olnud koondatud mitte ainult eesti lennuüksustesse, vaid neid teenis ka tehnilistes üksustes. Kahjuks on andmed nende meeste ja üksuste kohta tunduvalt puudulikumad ja ebakindlamad, kui lennuüksuste kohta, kuid allpool püütakse siiski mingi ülevaade ka selles osas anda.

Alustada tuleks sakslaste poolt Lasnamäel, kunagise sõjaväelennuvälja hoonete baasil loodud poolsõjaväelisest lennukite remondiorganisatsioonist koodnimetusega "*Espenlaub*" ("Haavaleht"), mis meeste mäletamist mööda olevat olnud Wuppertalis asunud lennukiremonditehase *GL Frontreparaturbetrieb'*i filiaal. Selle koosseisus teenis üsna palju eestlasi (arvatakse, et isegi kuni 600 mehe ringis). Lenduritest on teada näiteks *Major* Arnold Under (kes oli olnud üks Eesti lennuväe loojatest pärast Esimest maailmasõda ja kes Eesti sõjaväes oli olnud kolonelleitnant ning lennubaasi aviotehase ülem) ja *Leutnant* Otto Tamm, kes hiljem tuli üle eesti lennuüksustesse, lõpetas 1944. aastal Liibavi lennukooli ning lendas seejärel 11. Öölahingulennugrupi kolmandas lennusalgas. Samuti oli seal ka *Feldwebel* Juhan Tamm, kes, teenides nüüd juba 11. Öölahingulennugrupis, jäi kadunuks lahingulennul Idritsas.

1943. aasta sügisel (vist oktoobris) kolis see asutus üle aga Riiga, kusjuures osa eestlasi olevat sellega ka kaasa läinud. Kuid, nagu juba öeldud, oli see ainult lennuväga abistav organisatsioon ja seal teeninud mehi ei loetud sõjaväelasteks.

*Buschmannstaffel'*i organiseerimise käigus moodustati ka Ülemistel lennukiremonditöökojad, mida olevat juhatanud *Ingeneur-Hauptmann* Herbert Joari. Juttude järgi olevat ka Joari olnud üks G. Buschmanni ettepanekul ohvitseriks ülendatud meestest, kuid päris kindlalt autor seda siiski väita ei saa. (Võib arvata, et ega ta kohe *Hauptmann'*iks saanud, kuid kõik hiljem tema alluvuses teeninud mehed mäletavad teda kui *Ingeneur-Hauptmann'*i.) Arvatavasti ei olnud Joari ka kohe algusest peale töökodade ülem, sest oli ju lennuüksuses tugeva lennukikonstruktorina tuntud insener Rein Tooma, kes aga juba 1942. aasta septembris lennuõnnetusel surma sai. Paraku, täpseid andmeid autoril selle perioodi kohta igatahes hankida ei ole õnnestunud, sest töökodades teeninud mehed on vägagi palju unustanud, eriti üksuste struktuuri ja juhtimisega seotud andmeid ning ka käesoleva raamatu eelmiste väljaannete ilmumise järel ei ole keegi seal kirjutatut selles osas parandada või täiendada püüdnud. Nii tuleb siis nentida, et kogu lugu nii nende töökodadega kui ka nende juhtimisega on küllaltki segane.

Pärast "*Espenlaub'*i" äreaminekut moodustati seni "*Espenlaub'*i " käes olnud hoonetes 101 töökojajaoskond (*Werftabteilung 101*) mille ülemaks sai nüüd *Ingeneur-Hauptmann* H. Joari. Lisaks temale olevat seal meeste mäletamist mööda eestlastest kõvema koha peal olnud (kuid millise, selle on mehed unustanud) veel *Major* Eduard Läte, kes Eesti lennuväes oli olnud lennubaasi aviotehase ülema, kolonelleitnant A. Underi abiks. Selle üksuse koosseisu tuli üle ka osa varem "*Espenlaub'*is" töötanud mehi, osa aga läks lihtsalt vaikselt laiali. Millised olid suhted aga Lasnamäel moodustatud ja Ülemistel olnud remonditöökodade vahel, seda küsimust ei ole autoril kahjuks välja selgitada õnnestunud.

Moodustatud üksus, nagu Ülemistel tegutsenud töökojadki, oli sõjaväestatud üksus, mis tegutses kahes osas – Lasnamäe lennuväljal, uutes angaarides olid lennukiremonditöökojad, kus remonditi rindelt sinna saadetud lennukeid ja seal paiknes ka staap. (ka 11. Öölahingulennugrupi lennukid käisid seal mremondis.) Narva maantee ääres, endistes lennukooli ja 3. lennudivisjoni hoonetes paiknenud osa tegeles aga põhiliselt valveteenistusega. Valveteenistusega tegelenud üksust juhtis *Leutnant* Voldemar Ruus.

Igapäevases kõnepruugis hüüti neid eraldi paiknevaid osi vastavalt werfti ja lennuväljakompaniiks. Kokku olevat selles töökojaüksuses teeninud paarisaja mehe ümber.

Lennuväljakompaniis teeninud Ando Lande mäletamist mööda saadeti lennuväljakompaniist 2. veebruaril 1944 ligi sadakond meest *Leutnant* V. Ruusi komando all Kaunasesse, meeste väljaõpetamiseks lennukite remondi alal. Sõit toimus rongiga üle Tartu ja Riia. Kaunases majutati mehed lennuvälja ühes otsas, angaarides paiknenud remonditöökodade lähedal paiknenud barakkidesse. Väljaõpe toimus *Junkers Ju-87*-te baasil. Algul anti üldisi teadmisi, edasi toimus aga meeste jagamine väikestesse gruppidesse ja väljaõpe jätkus spetsialiseerumisega kindlate sõlmede remondile. Juuni keskpaiku, kui vastane lähenes Kaunasele, hakkasid Kaunase lennuvälja tihti ründama vene hävituslennukid. Siis hakati meestele tegema ka jalaväe väljaõpet. Juuni lõpul lennukite remont lõpetati ja eestlased ülesandeks jäi lahingumoona (lennukipommide) evakueerimine.

Juuli algupoolel, kui lennukite remonditöökojad evakueeriti ja Kaunase lennuväljast sai rindelähedane lennuväli kerkis küsimus ka eestlaste edasisest saatusest. Sakslastel olevat esialgu küll kavatsus olnud eestlaste saatmiseks Saksamaale, A. Lande mäletamist mööda Hannoveri lennuväljale, kuid kompanii ülem *Leutnant* V. Ruus nõudis kompanii tagasisaatmist Eestisse. Peale jäi V. Ruusi soov. Tagasipöördumine Eestisse toimus augusti algupoolel meritsi. Algul sõideti rongiga üle Königsbergi Danzigi, kus asuti laevale millega sõideti Tallinna. Teekond, mis möödus õnnelikult kestis umbes poolteist päeva.

Eestisse tagasisaabumise järel saadeti väljaõppel olnud mehed väiksemate gruppidena mitmele poole välilennuväljadele laiali. Osa mehi oli kohe Eestisse saabumise järel jalga lasknud. Suurem osa mehi saadeti Kärevere lennuväljale, lennuväljakomandosse. Kui augusti lõpupoole hakkas Kärevere lennuväljalt lendama 11. Öölahingulennugrupi kolmas lennusalk, tegeleti lennukitele bensiini tankimise, pommide allapaneku ja muude lennuvälja tegutsemiseks vajalike töödega.

Kui lennuüksus 18. septembril Eestist lahkus, sõitsid lennuväljakomando mehed autodel Pärnusse, et sealt edasi Kuramaale sõita. Seal otsustas osa mehi Eestist mitte lahkuda ja ära hüpata. Ülejäänud mehed sõitsid edasi aga Kuramaale, kus teenisid kuni sõja lõpul sõjavangi langemiseni.

Ka Tallinnas lennukiremonditöökodades teeninud mehed olevat 1944. aasta septembris, enne venelaste tulekut, tasapisi laiali läinud.

Lisaks lennu- ja lennukiremondiüksustele teenis teadaolevalt mingi hulk eestlasi hallikassinist pruunide lõkmetega lennuväemundrit kandes ka õhuvaatlusteenistuses (tänapäeva nimetusega õhuseires). Õhuvaatlusteenistuse kompaniide, milles eestlased teenisid, ametlikeks nimetusteks oli *4./Flugmelde Abteilung z.b.V. 11*, ja *1./ Flugmelde Abteilung z.b.V. 12* . Nende kompaniide vahtkonnad (kokku üle 30 vahtkonna) paiknesid laiali üle Eesti. Olemasolevatel andmetel teenis nendes kompaniides kokku üle 350 mehe.

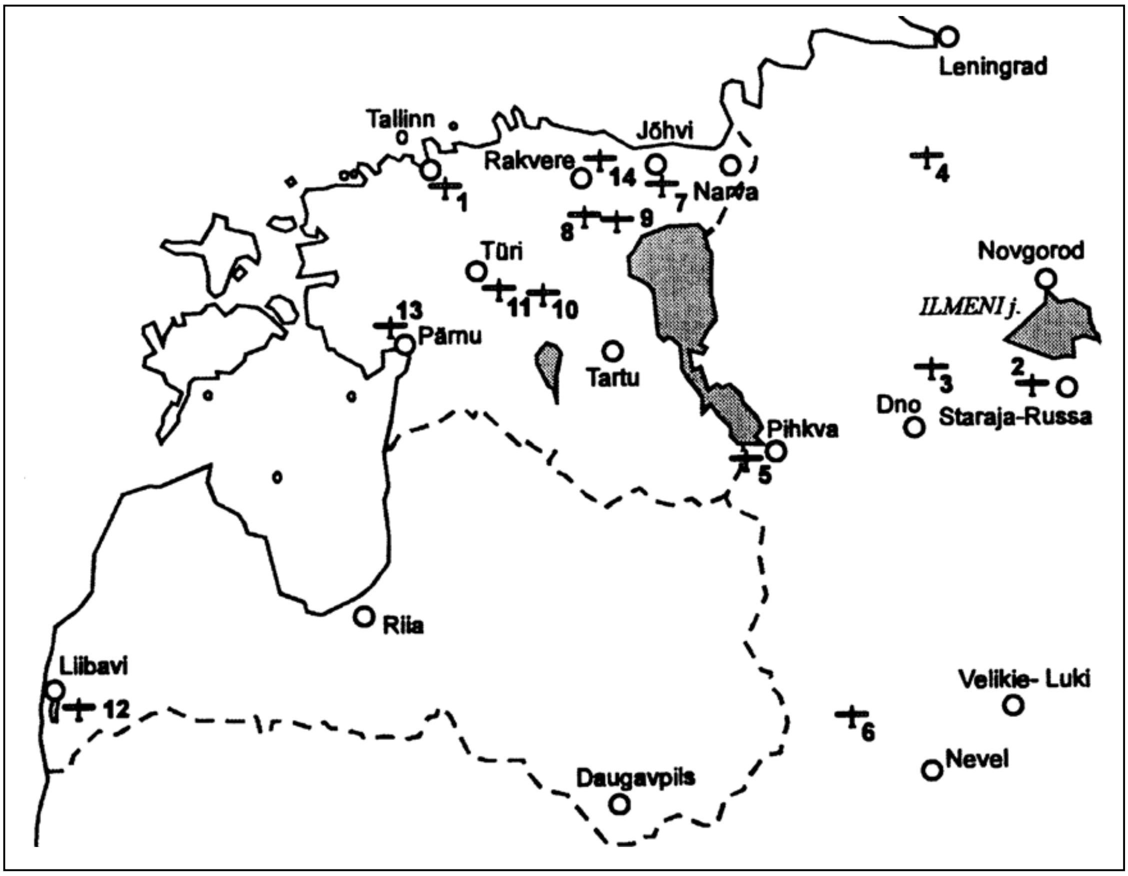
Et õhuvaatlusteenistuse üksustel eesti lennuüksustega otsest seost ja ka kontakti ei olnud, siis käesoleva kirjutise raames neid üksusi ka põhjalikumalt vaadeldud ei ole.



Kaunases väljaõppel olnud mehi. Keskel *Leutnant* Voldemar Ruus.

Jumalaga, Eestimaa!

1944. aasta septembri keskpaigaks olid eesti lennuüksused nii Eestis kui ka Venemaal sooritanud kokku ligikaudu 7000 lahingulendu, millest 11. Öölahingulennugrupile langes üle 5000. Eesti lennuüksused olid saanud kohaliku Saksa väejuhatuse juures igati tunnustatud ja hinnatud lahinguüksusteks, kellega arvestati. Nii oli mereluure lennusalk peale väärtuslike luureandmete toomise sakslaste andmetel määravalt osalenud ka 12 vaenlase allveelaeva hävitamisel, öölahingulennugrupi tegevuse kohta oli aga samuti rohkem kui üks kord väejuhatuse poolt kiidusõnu lausutud.



Eesti lennuüksuste poolt sõja ajal kasutatud lennuväljad

A Lahingutegevuseks: 1. Tallinn-Ülemiste koos Ülemiste järve ja Minisadamaga, 2. Tuleblja, 3. Relbitsa, 4. Siverskaja, 5. Pihkva-Lääs (Liiva), 6. Idritsa 7. Jõhvi (Tammiku), 8. Triigi, 9. Rahkla, 10. Adavere ja 11. Kärevere.

B Lendavkoosseisu väljaõppeks: 1. Tallinn-Ülemiste, 12. Liibav-Grobin, 13. Pärnu 14. Rakvere.

Ka meeste isiklikud saavutused ei olnud kehvad. Enamik kauem lennanud mehi, eeskätt just lendureid, oli 1944. aasta sügiseks jõudnud sooritada üle 110 lahingulennu ja saanud kuldse rindelennuspange ning 1. klassi Raudristi. Paljudel oli lahingulendude arv tunduvalt suurem, kuid järgmine seda märkiv tähis – kuldspange juurde antav ripats (*Anhänger*) – anti öölahingulenduritele alles 400 lahingulennu eest, luurelenduritele aga 250 lahingulennu eest. Ka kõige värskemad, Liibavi lennukoolist tulnud lendurid jõudsid suvega enamasti välja lennata pronks-rindelennuspange, mis anti 20 rindelennu eest, mõned mehed aga ka 60 lahingulennu eest antava hõbespange (mis, tõsi küll, saadi kätte suure hilinemisega). Enamik mehi oli teinud 40-60 lahingulendu. Samuti olid mitmed noored lendurid saanud ka 2. klassi Raudristi.

Lõpp aga lähenes. 1944. aasta septembri keskpaigaks oli rinnetel kujunenud selline olukord, et Saksa kõrgem väejuhatus otsustas edasisest Eesti kaitsmisest loobuda ja oma väed Eestist välja viia. 16. septembril oli Hitler andnud loa Eesti mahajätmiseks ja 17. septembril oli Tartu alla alanud venelaste suurrünnak. 18. septembri hommikul sai 11. Öölahingulennugrupp käsu ümber paikneda Lätti, Smiltene linna lähedal asuvale Blome lennuväljale. Selle käsu täitmiseks ei olnud varem ette valmistatud (H. Taremäe mäletamist mööda olevat Rahklas siiski juba 17. septembril alustatud telefonikaablite mahakerimist, mis rääkis ümberkolimisest). Alles nädal aega enne seda oli lennugruppi külastanud 3. lennudiviisi ülem, kellele lennugrupp allus, *Generalmajor* Sigismund Freiherr von Falkenstein ja kinnitanud, et olge rahulikud, Eestit kaitstakse. Ja ega nüüdki veel öeldud, millega seoses ümber baseerutakse. Lihtsalt sõjalistest vajadustest tingitud ülekolimine ühelt lennuväljalt teisele, nagu see lennuväe puhul küllaltki tavaline on ja kõik. Räägiti ju rindeteadetes Lätis toimuvatest rasketest lahingutest, mille puhul täiendav lennuväe toetus võis osutuda hädavajalikuks ja seega ümberbaseerumine tulipunktile lähemal asuvale lennuväljale täiesti normaalseks ettevõtmiseks. Paljudel meestel tekkis hinge aga kahtlus, kas see siiski ei ole Eestist lõplik lahkumine.

Et asi oli ette valmistamata, siis puudusid öölahingulennugrupil ka Blomesse ülelendamiseks vajalikud lennukaardid. Neid oli, vähemalt kolmandas lennusalgas, ainult kolm eksemplari. Kuna *Hauptmann* A. Ürgsool ja tema asetäitjal *Oberleutnant* G. Poolmal olid *Arado'*dest veidi kiiremad lennukid (*Heinkel He-50* ja *Fokker CVE*), siis jäi lennusalga *Arado'*de koondisele ainult üks kaart, mis oli koondise juhiks määratud *Gefreiter* H. Arro käes.Kogu ülejäänud seltskond pidi talle lihtsalt rivis järgnema. Et esimeses ja teises lennusalgas oli tol hetkel jälle rohkem lennukeid kui lendureid, siis saadeti mõned kolmanda lennusalga lendurid, kes lennukite remondis oleku tõttu jälle siin üle olid, teiste lennusalkade lennukeid üle viima, ilma et neil vastavat ettevalmistust *Heinkel'*itel või *Fokker'*itel lendamiseks oleks olnud. Aga kõik pidi kiiresti korda saama ja saigi korda. Üksus maandus täies koosseisus Blomes. Lennukitega lendasid tagaistmes kaasa enamasti nende motoristid, ülejäänud maapealne koosseis ja ka pardalaskurid sõitsid aga autovooris, millest osa alustas teekonda Rahklast, kuhu osa esimese ja teise lennusalga mehi oli ajutiselt, salkade Adaverre kolimisel maha jäetud.

Järgmisel päeval saabus Blomesse varem lennugruppi külastanud 3. lennudiviisi ülem, kes siis lennugrupi juhtkonnale ametlikult Eesti mahajätmise otsusest teatas. Et varasema lubaduse peale Eestit kaitsta võis osa mehi omastele teatanud olla, et nad igasuguseid kuulujutte tähelegi ei paneks ega kiirustaks evakueeruma, saadeti nüüd *Hauptmann'*id A. Ürgsoo ja K. Roovet eriülesandega Tallinna, et teha lennuväelaste perekondade evakueerimiseks kõik, mis võimalik. Tallinna lennati *Fokker CVE*-ga, sest selle tegevusraadius võimaldas vajaduse korral ühe tankimisega edasi-tagasi ära käia, juhul kui Tallinnast enam bensiini ei oleks saanud. Et *Oberleutnant* A. Ots oli juba varem Tallinnas, siis tekkis nüüd olukord, kus kõik salgaülemad olid korraga ära. Lennuväelaste perekondade evakueerimist peeti aga nii tähtsaks, et selleks saadeti välja n.ö. “raskekahurvägi”.

Tallinnas oli lennuüksustel oma hooldusamet, mille ülemaks oli endine sõjaväe- ja Eesti Aeroklubi lendur, *Oberleutnant* Arthur Piller. Hooldusamet asus Raekoja platsil, endise ohvitseride kasiino majas ja selle ülesandeks oli kõigi lennuväelaste ja nende perekonnaliikmete sotsiaalküsimustega tegelemine. Selle ameti kaudu asutigi nüüd tegutsema, et teha, mida lühike aeg vähegi võimaldas. Ega palju küll suudetud, sest juba 22. septembril tuli lahkuda – Punaarmee vallutas Tallinna. Tallinnas oli ka teisi, sinna remondis olevatele lennukitele järele saadetud lendureid ja nii kogunes Ülemiste lennuväljale 22. septembri hommikul viis meest – *Hauptmann'*id A. Ürgsoo ja K. Roovet, *Oberleutnant* G. Poolma,

Oberfähnrich O. Nõmm ja *Gefreiter* B. Ehasalu. *Oberleutnant* R. Otsal oli õnnestunud laevaga Tallinnast lahkuda.

Ehkki *Hauptmann* A. Ürgsoo sõnade järgi olevat talle lubatud lennuvälja mahajätmisest õigeaegselt teatada, oli lennuväli selleks ajaks juba tühi ja lennukid, mida oldi sunnitud lendurite puudumise tõttu maha jätma, õhku lastud. Pealtnäha tervena seisis ainult *Fokker*, millega oli tuldud, kuid seda ei õnnestunud vaatamata paljudele katsetele käivitada. Et pikemaks uurimiseks, milles asi või remondiks aeg puudus, siis ei jäänudki muud üle, kui lendamise mõttest loobuda ja autoga Rohukülla ning sealt üle Hiiumaa Saaremaale seigelda.

Saaremaalt edasipääsemine osutus kohalike saksa ülemuste vastuseisu tõttu esialgu raskeks, kuid *Hauptmann* A. Ürgsool õnnestus lõpuks kõrgemalt poolt siiski korraldus saada lendurid laevale paigutada ja oma üksuste juurde tagasi saata ja nii asutigi siis laevale ning sõideti Saksamaale, Gotenhafenisse, sealt edasi aga juba lennugrupi juurde tagasi. Uuesti lennugruppi saabuti siis, kui lennugrupp oli oma edasisel teekonnal juba Leedumaale jõudnud.

Üksiku mereluurelennusalga 1./127 äraminek Eestist algas *Hauptmann* W. Laanekõrbi mäletamist mööda sellega, et ta sai 17. septembri hommikul kutse ilmuda Tallinnas Vabaduse platsil asuvasse Saksa mereväe staapi, kus talle teatati Eesti mahajätmisest ja muu hulgas anti üle ka 3. Lennuväediviisi ülema *Generalmajor* Falkensteini korraldus viivitamatult oma üksusega Riiga lennata. Selle käsu kohese täitmise vastu *Hauptmann* Laanekõrb aga protesteeris, väites oma telefonikõneluses *Generalmajor* Falkensteiniga, mis kohati olevat kujunenud üsnagi teravaks, nii et ähvardatud olevat isegi sõjakohtuga, et enne lahkumist on kõige pealt vaja korraldada lennuüksuse maapealse koosseisu ja perekondade evakueerimisega seotud küsimused.

Et Laanekõrb oma otsusest ei taganenud, siis maandus paar tundi hiljem Ülemiste lennuväljal lennuk, millega saabus üks *Oberst*, et *Hauptmann* Laanekõrbile *Generalmajor* Falkensteini käsku veel kord korrata. Tekkinud vaidluses esitas *Oberst* muuhulgas väite, et ka saksa sõdurid on oma kodumaalt lahkunud, millele Laanekõrb vastas, et seda küll, kuid sakslased lahkusid oma kodumaalt selleks, et seda kaitsta, eestlastel tuleb aga lahkuda, et oma kodumaa vaenlasele loovutada. Lugu lõppes sellega, et *Oberst* lubas asjast 1. Õhulaevastiku (*Luftflotte 1*) ülemale, *General der Flieger* Kurt Pflugbeilile ette kanda.

Õhtul helistas *General* Pflugbeil, kes eestlastesse olevat suhtunud üsnagi hästi, isiklikult Laanekõrbile ja teatas, et nõustub Laanekõrbi väidetega ning saadab lennuväelaste ja nende perekondade evakueerimist korraldama ühe majori. Viimane saabuski järgneval päeval ja asus kohe tööle. Kõik see võttis aga nii palju aega, et üksuse äralend Tallinnast Riiga toimus alles 21. septembril. Mereluuresalga maapealses koosseisus olnud mehed evakueeriti Saksamaale laevaga.

Pärnu lennukooli evakueerimise kohta on meeste mälus säilinud mitu versiooni. Nii mäletab kunagine lendurõpilane R. Lipand, et *Hauptmann* V. Reili, tema ja *Unteroffizier* E. Masing olevat *PTO-4*-dega juba 19. septembril välja lennanud, kusjuures marsruut olevat kulgenud vahepeatustega Riias, Liibavis, Heiligenbeilis (praegu Mamonovo) ja veel ühes Poolas asunud lennuväljal, enne kui sihtkohta, Frankfurti Oderi ääres jõuti. Lendurõpilane G. Mühlbergi, kes samuti lennukite Saksamaale viimisel osales aga mäletab, et nemad olevat Pärnust välja lennanud alles 23. septembril, mõni tund enne venelaste saabumist, kusjuures marsruut olevat kulgenud üle Liibavi ja Heiligenbeili Frankfurti Oderi ääres. See lubab oletada, et nähtavasti lennati Saksamaale mitmes grupis ja veidi erinevatel aegadel ning marsruutidel. Lennukooli ülejäänud koosseis evakueriti aga laevadega, mille kohta on samuti veidi erinevad andmed. Ühtede meeste mäletamist mööda oli laevareis kulgenud üle Riia Pillausse, teiste järgi aga üle Liibavi Königsbergi. Edasi viis kõikide teekond aga juba rongiga Frankfurti Oderi ääres.

11. Öölahingulennugrupp lendas Blomest 20. septembril edasi Liibavisse (*He-50*-ned tegid tankimiseks vahemaandumise ka Tukumsis), kus maanduti paljudele juba kooliajast tuttavale lennuväljale. Järgmisel päeval suunati üksus Grobinist edasi Liibavi väiksemale aerodroomile, niinimetatud Libau-Nordi, kus istuti kuni 1. oktoobrini. Vahepeal, vist 22. septembril jõudis ka autovoor pärale.

1. oktoobril lennati Liibavist edasi Leetu, Mazeikiai lähedal olnud Tirkšliai lennuväljale. Sellel lennul oli mõningatel meestel ka seiklusi. Lennati kolmikutes ja kaartide vähesuse tõttu (nagu ikka) varustati nendega ainult kolmikute juhid, kellele kaks meest pidid siis rivis järgnema. Üks kolmanda lennusalga kolmikujuht *Unteroffizier* Theodor Kiivet, kelle kolmikus lendasid veel *Gefreiter'*id Karl Parts ja Kalju Reitel, lendas aga hooletult, eksis veidi ja kuna rinne oli lähedal, põrutas oma kolmikuga madallennul üle rindejoone. Asjast saadi aru alles siis, kui all märgati vene sõdureid, kes laiali jooksid, varjusid ja lennukite pihta tule avasid. K. Reiteli mäletamist mööda olevat tema lennuki tagaistmel lennanud motorist ka vastu tulistanud. Nüüd tehti kiire ümberpöörd, kuid lennukid said tublisti tabamusi. Kõik mehed jäid küll terveks, kuid K. Reitelil tuli läbilastud õlitussüsteemi tõttu isegi hädamaanduda. Õnneks küll omade poolel ja õnnelikult. Lennugrupi juurde jõudis ta alles kolmandal päeval, pärast lennuki remonti. Ka mõlemad teised lennukid olid väljaspool aerodroomi maandunud ja jõudsid kohale järgmisel päeval. K. Parts näitas meestele oma lennuki pagasiruumis olnud ja põhjalikult läbilastud tekki, kurtes et kuidas ta sihukese tekiga, mis nüüd ainult suur auk on, magama hakkab. T. Kiivetile korraldasid mehed aga humoorika vastuvõtu, kus teda "suurte tegude eest" kartulist väljalõigatud Rüütliristiga autasustati.

Tirkšliai oli rindelähedane välilennuväli ja esialgu tundus, et siin läheb jälle lahingu-tegevuseks. Kuid päevad möödusid ja lahingukäsku ei saabunud. Sakslased taganesid kogu rindel ja iga päev vooris lennuväljast mööda taganevaid väeüksusi. Lennuüksus tundus aga unustatud olevat. Saabusid ka vahepeal seigelnud salgaülemad koos nendega kaasas olnud lenduritega. Siis aga, vist 6. oktoobri õhtupoolikul, saabus äkki käsk jalamaid, kõige kiiremas korras Saksamaale lennata. Selleks oli ka viimane aeg, sest nagu hiljem räägiti, olevat viimaste lennukite startimise ajal vene tankid lennuväljast veel ainult 5-6 kilomeetri kaugusel olnud.

Kolmanda lennusalga sihtkohaks oli Insterburg, teiste lennusalkade sihtkohaks oli *Hauptmann* Ürgsoo mäletamist mööda vist Jesau olnud. Jälle puudusid vajalikud lennukaardid, nii et *Arado'*de koondise kohta oli seegi kord ainult üks kaart. Välja lennata tuli aga vastu ööd, mis tegi ilma tuledeta lennukitega silmsides lendamise üsnagi raskeks. Suur osa teekonnast kulges rinde lähedal, sellega enam-vähem paralleelselt, mis ei võimaldanud pardatulede kasutamist. Kõigele vaatamata kulges ülelend ja ka sihtkohtades maandumine normaalselt. Kuid ilma seiklusteta siiski läbi ei saadud.

Seekord tegi oma nime kaaslaste hulgas "surematuks" Harald Öör. Lennugrupi start toimus salkade kaupa, kolmikutes, kusjuures viimasena pidi startima kolmas lennusalk. Lennukite ettevalmistamine toimus kiirustades ja ümbruskonna taludes elanud motoristid käsutati lennuväljale n.-ö. häire korras. Kiiruga lennuki juurde saabunud Harald Ööri motorist Reginald Mitt rääkis viimasele, et selle talu peremees, kus nad korteris olid, oli põgenemisele valmistudes just loomi ja kodulinde tapnud ning kirus, et ei jätkunud aega ka endale midagi kaasa võtta. Enne tuli lahkumiskäsk. Öör ei mõtelnud pikalt. Ta arvas üsna õigesti, et küllap Saksamaale saabudes toiduga ikka kitsad ajad tulevad ja käskis motoristil kohe tagasi joosta ning kaasa haarata nii palju kui võimalik. Lennuki lubas ta ise lennukorda seada.

Motoristil läks edasi-tagasi käimisega aga rohkem aega, kui ta oli arvanud. Lennugrupp hakkas startima (starditi kolmikutes ja lennusalkade järjestuses, nii et kolmas lennusalk startis viimasena). Ja nii saabuski kolmanda lennusalga stardijärjekord. Et Öör oli lubanud motoristi

oodata, siis püüdis ta startimist viimase võimaluseni edasi lükata ja teeskles lennuki remontimist, olles mootori kapotikaane üles tõstnud. H. Arro kolmik, mille parempoolseks meheks Öör tavaliselt oli, tõmbas ennast võsa varjust lagedale ja rivistus stardijärjekorda (s.t. stardijärjekorda rivistus ainult kaks lennukit). Arro ootas kuni viimase võimaluseni, kuid kui silmside varemstartinutega ähvardas katkeda ei olnud midagi teha, tuli minna. Üks järgmises kolmikus startima pidanud meestest tõmbas oma lennuki Arro kolmiku parempoolseks lennukiks ning starditi. Öör aga ootas. Ootamise lõpetas lennukite lahkumist kontrolliva lennugrupi ülema, *Hauptmann* Lehmanni saabumine, sest selle jutt oli lühike: kui lennuk on stardikorras, siis tuleb kohe starti ruleerida, kui ei lastakse lennuk õhku ja Öör jätkab teekonda autovooris. Et *Hauptmann* Lehmann aitas ise kapotikaant sulgeda ja lennukit käivitada (kus siis motorist on ei tulnud tal kiiruga ilmselt meelde küsidagi), siis polnud midagi parata ja tuli starti ruleerida, kus Öör rivistus viimasesse kolmikusse ning selle koosseisus ka startis.

Tõusu peal nägi Öör aga motoristi, kes suure kotiga juba lennuvälja ääres jooksis. Samas hakkas halvasti kinnitatud mootori kapotikaas aga laperdama ja Öör pöördus rivist välja ning maandus. Kohale sõitnud *Hauptmann* Lehmannile, kes, arvates et lennuk ei ole lennukorras, tahtis anda korralduse selle õhkimiseks, ütles Öör, et tegu on ainult pisiremondiga ja ta stardib kohe uuesti. Vahepeal kohale jõudnud motorist, kes koti tagaistmesse viskas, tuli kapotikaane kinnitamisega ka hetkega toime. *Hauptmann* Lehmann oli nii närvis, et tal pähegi ei tulnud küsida, kes see juurde jooksnud motorist ikka on ja kus ta seni on olnud. Küsis ainult: ”Kas olete motorist?” ja jaatava vastuse peale käskis lühidalt: “Istuge peale, lendate selle masinaga kaasa!” Enne starti küsis ta Öörilt veel ainult, kas Öör ikka teab, kuidas Insterburgi lennata. Öör vastas, et ta on lennukooli ajal mitu korda Insterburgi lennanud. Tegelikult ei olnud ta Insterburgis kordagi käinud ja teadis ainult nii palju, kui ta enne starti, lennukäsu andmise ajal oli kuulnud, et kurss on umbes 180^{o}, linn on suur ja sellest voolab läbi jõgi. Lennusalga rivist, et teisi näha, oli ta aga juba lootusetult maha jäänud.

Varsti hakkas aga hämarduma ja õige pea saabus ka pimedus. Kui Öör, olnud juba tükk aega õhus tahtis bensiinimõõtja näitu kontrollida (*Arado’*del olid pneumaatilised bensiinimõõtjad, mis pidevalt ei näidanud. Näiduks tuli bensiinimõõtja all olevat hooba tagasi tõmmata ja siis lahti lasta, mille järel bensiinimõõtja osut näitas mõned sekundid paagis oleva bensiini hulka ja langes siis jälle nullseisu), siis selgus, et bensiinimõõtja oli ilmselt rikkis, sest ta näitas täis paaki. Heakene küll – bensiini hulka saab ka lennatud aja järgi arvestada. *Arado*’del olid armatuurlauast väljavõetavad pardakellad, mis ühe üleskeeramisega käisid seitse päeva. Tavaliselt kandsid lendurid kelli taskus, sest neid kiputi lennukitest “ära virutama.” Kuid pardakella vaadates selgus, et taskus olnud kell oli üleskeeramata jäänud ning seisis. Nüüd oli lugu täbar – järelejäänud bensiini kogust ja lennatud aega ei tea, motorist tagaistmes on aga ilma langevarjuta, nii et hädakorral ei tule ka lennukist langevarjuga väljahüppamine kõne alla. Vasakul paistsid rindetulekahjud. Siis hakkas all paistma aga linn, millest jõgi läbi voolas. Öör otsustas lennuväljalt (küllap nii suure linna juures ikka mõni leidub) maandumisluba paluda. Algul tulistas ta välja ES- raketi ja kui ta sellele vastust ei saanud, siis ka ühe punase ning veidi hiljem kaks punast hädaraketti, kuid all jäi kõik pimedaks. Nagu hiljem selgus, oli Tilsiti (see see linn oligi) lähedal asunud lennuväli juba päeval õhitud. Ent all oli juba Ida-Preisimaa ja läbi pimeduse võis aimata suuri põlde. Nii otsustas Öör siis enne hädamaanduda, kui bensiini puudusel seisma jäänud mootor ta sundmaandumise probleemide ette seab.

Valinud pealtnäha ühe suurema põllu, asus ta maanduma. Muidugi, risk see ju oli, aga ega tal midagi muud asjalikku antud olukorras ka üle ei jäänud. *Arado*’de vasaku tiiva all oli prožektor, millega eesolevat sai valgustada ja see aitas maandumisel kaasa. Maandumine õnnestuski ja, oh õnne, lennuk jäi mõned meetrid enne suurt kraavi seisma. Vähe sellest, läheduses paiknes üks saksa õhutõrje-suurtükipatarei, mille mehed lennuki oma valve alla

võtsid, nii et Öör ja motorist võisid ennas lähedalolevas talus rahulikult välja magada. Teade Ööri õnnelikust maandumisest saadeti ka Insterburgi, kus teateid Ööri saatuse kohta juba närviliselt oodati.

Hommikul lendas Öör edasi, olles enne veel peretütre kooliatlasest Ida-Preisimaa kaardi välja rebinud, millest navigeerimiseks piisas. Ja nii saabuski Öör siis lõpuks õnnelikult Insterburgi. Kaasatoodud "nassvärgist" aga piisas nii motoristile kui ka Öörile ja ta sõpradele päris tükiks ajaks leivakõrvasele lisa.

Ka maapealsel personalil, kes autovooriga rändas oli seiklusi, sest nad pidid ühes kohas vaata et kahe rinde vahelt läbi sõitma. Autojuht Iidapoeg (Epner) rääkis selle kohta temale omasel viisil[23)], et ta peaks nüüd hakkama endale Raudristi Rüütliristi taotlema, sest ta olevat 20 kilomeetrit rinde taandumist aeglustanud. Kui talt küsiti, kuidas see juhtus, rääkis ta, et ta olevat oma roomikautoga mööda kitsast teed paksu metsa vahelt läbi sõitnud, tema taga tulnud saksa Tiiger tank selle taga aga vene T-34. Et saksa tank jämedate puude tõttu temast mööda ei olevat pääsenud, olevat see pidanud vene tankile vastu hakkama ja nii sõltunudki siis rinde taganemise kiirus lõppkokkuvõttes Iidapoja auto kiirusest.

Järgmisel päeval pärast Insterburgi ja Jesausse jõudmist lendas kogu öölahingulennugrupp edasi Heiligenbeili (praegu Mamonovo), mis oli sedakorda lennu lõppsiht. Seal paigutati lennukid hajutatult lennuvälja ümber laiuvatele põldudele, mehed lennuvälja juures olnud kasarmusse ja jäädi edasiste korralduste ootele. Meeste hulgas käisid ringi mitmesugused kuulujutud. Räägiti, et minnakse stukadele (*Junkers Ju-87*) ümber õppima ja muud sellist. Esialgu ei juhtunud aga midagi.

Mereluure lennusalk 1./127 oli Riiast edasi lennanud Liibavisse. Seal seismise ajal tangiti üksuse lennukid diviisiülema korraldusel järsku aga tühjaks, ilma sellest *Hauptmann* Laanekõrbile eelnevalt teatamata, sest sakslaste usaldus lennuüksuse vastu, nagu *Generalmajor* Falkenstein *Hauptmann* Laanekõrbile väitis, olevat kadunud. Mõne päeva pärast tuli lennukid siiski uuesti täis tankida, sest järgnes lend Pillausse, mis oli lennusalgale lõppsihiks. Ka seal jäädi edasiste korralduste ootele. Mis siis oli põhjuseks, et sakslaste usaldus seni headeks lahinguüksusteks peetud eesti lennuüksuste vastu kadus?

Eesti mahajätmine mõjus tugevasti lennuüksustes teeninud meeste meeleolule. Oli neid, ja mitte vähe, kes äraminekukäsu saabumisel otsustasid Eestist mitte lahkuda ja sellele vaatamata, mis neid ees ootab, üksusest ära hüppasid. Ja ehkki näiteks 11. Öölahingulennugrupile algul ei öeldud, milles asi, oli küllaltki neid, kes kibedat tõde aimasid. Lendurite hulgas tõusis päevakorrale aga küsimus, kas jätkata, või võtta kurss Rootsi. Oli ju eesmärk, mille nimel oli võideldud – vaba Eesti – nüüd lõplikult saavutamatuks muutunud ja ees ootas teadmatus, sest sakslastesse kui liitlastesse, kellega ka edaspidi võib head koostööd teha, eriti aga Saksamaa võitu, ei usutud.

Merelennusalgast lendas Tallinnast lahkumisel otse Rootsi kolm *Arado Ar-95*-t, neist üks käis enne veel rannikul maas lenduri naise ja poja järel[24)]. 11. Öölahingulennugrupist lendas aga Liibavist Tirkšliaisse edasilendamisel Rootsi üks *He-50* ja üks *Fokker CVE*[25)]. Olud olid selleks väga soodsad. Starditi tõusuga otse merele (tõusu andis ju pikaks venitada) ja valitses küllaltki tihe rünkpilvitus, mis oleks jälitamise raskeks teinud. Starditi lennusalkade kaupa, kolmikutes. Mõlemad Rootsi lennanud lennukid simuleerisid lennukite pisiremonti ja ootasid, kuni kõik teised lennugrupi lennukid olid startinud ning startisid siis kahekesi, võttes suuna otse Rootsi.

Peab ütlema, et dilemma ees, mida teha seisid paljudki lendurid. Motoristid küll midagi ei ütelnud, kuid nii mõnigi neist kandis oma lendurile rõhutatult ette, et lennuk on täiesti korras ja kõrini täis tangitud. Ka käesoleva raamatu autor mäletab, et tema ja ta kolmiku lendurid

(Kaljo Aláküla ja Harald Öör) istusid enne starti tema lennuki juures maas ja arutasid, mida teha. Selgele otsusele ei jõutudki ja nii ütles ta oma kaaslastele viimaste sõnadena enne lennukite juurde minemist ja startimist, et ta ei tea, mida teeb ja kui keegi kaaslastest ei ole rivijuhi otsusega nõus ning rivist ära pöörab, siis, ausõna, ta ei ütle selle mehe kohta mitte kunagi ühtegi paha sõna. Pärast starti keerles peas mõte, mida ikka teha? Seetõttu venis tõus merele pikaks. Kuid siis sai võitu sõduri kohusetunne – me lendame ju uuesti rindele ning kuidas sa siis sõbrad ja üksuse maha jätad ning deserteerud. Pöörang sisse. See oli üks raskeimaid otsuseid, mida tollal alles 19 aastasel poisil oma elus on teha tulnud. Selja taha, mida kaaslased teevad vaatas ta alles siis, kui oli selge, et ta tagasi pöörab. Vasak lennuk oli rivis ja rivis oli ka parempoolne lennuk. Hiljem sai asja mitu korda omavahel arutatud ja mõlemad kaaslased ütlesid, et nad olid omaette otsustanud, et rivist nad ära ei pööra. Kuhu lähevad sõbrad, sinna ka tema. Võib arvata, et umbes samasuguseid otsuseid tegid tol päeval vist paljud lendurid.

Siinkohal tuleb muidugi märkida, et ega väga paljudel äralendamine ilmselt õnnestunud ei oleks. Vaevalt, et sakslased esimeste lennukite äralendamise järel oleksid suud ammuli vaatama jäänud. Tõenäoliselt oleks sakslased kohe, kui nad asjast oleks aru saanud, stardi katkestanud ja sellega oleks eestlaste edasisel lendamisel ilmselt olnud ka lõpp. Seetõttu, kui järele mõtelda, tegid A. Potisepp ja E. Lepp õieti, et viimastena startisid. Siis ei saanud sakslastest lennuväljapersonal teiste takistamiseks enam midagi ette võtta.

Peab ütlema, et sakslaste usaldust eestlaste vastu see kõik just ei suurendanud ja näiteks Tirkšliaist edasilennul saatsid grupi rivi algul paar *Focke Wulf Fw-189*-t, mis öeldi küll kaitseks antud olevat (kuidas suhteliselt aeglased ja nõrga relvastusega luurelennukid *Fw-189* öölahingulennugrupi lennukeid küll vene hävitajate vastu oleks kaitsnud, see küsimus jääb ilmselt vastamata). Samuti oli mereluurelennusalga lennukeid teekonnal Liibavist Pillausse saatnud kaks “kaitseks antud” jahilennukit, kes aga lendasid merelennusalga lennukitest mere, mitte maa pool, kust vaenlase lennukite rünnakut oleks oodata olnud.

Peab ütlema, et usalduse küsimus Saksa lennuväe juhtkonna ja eesti lennuüksuste vahel oli kohe pärast esimeste lennukite Rootsi põgenemist üsnagi teravaks kujunenud. See ei väljendunud, nagu eespool juba räägitud, ainult lennukite tühjakstankimises ja saatelennukite kasutamises ülelendude ajal. Nii oli 1. Õhulaevastik juba 4. oktoobril, nagu mõningatest andmetest on selgunud, eestlastele lennukeelu kehtestanud ja oma salajase telegrammiga Saksa lennuväe ülemjuhatusele esitanud taotluse kõikide eesti lennuüksuste likvideerimiseks usalduse puudumise tõttu koos ettepanekuga isikkoosseisu saatmiseks kas SS-i või tööle, edasiseks teenimajätmiseks sobivat personali aga kasutada abipersonalina muudes üksustes. Taotluses märgiti, et eesti lennuüksuste senine, Eesti kaitsmisel ilmutatud piisav võitlusmoraal on nüüd, pärast Eesti mahajätmist tugevasti langenud. Lätlasin selles taotluses esialgu märgitud ei olnud (neist ei olnud keegi veel ära lennanud). Kõige selle tulemusel toimuski siis see, et 7. oktoobril andis lennuväe juhatuse juures olev kindralkortermeister (*Generalquartiermeister beim Oberkommando der Luftwaffe)* korralduse kõikide eesti ja läti lennuüksuste koheseks likvideerimiseks[26)]. Käsu täitmist ei alustatud aga samal päeval, vaid teadmata põhjustel mõned päevad hiljem.

Tõele au andes tuleb märkida, et sakslased ei likvideerinud 1944. aasta sügisel mitte ainult eesti ja läti lennuüksusi, vaid terava bensiinipuuduse tõttu üldse suure osa oma lennuväest. Säilitati peamiselt ainult jahilennuüksused, mis olid hädavajalikud Saksamaa kaitseks lääneliitlaste järjest hoogustuvate õhurünnakute vastu. Seega võib oletada, et öölahingulennu- ja mereluureüksus oleks likvideeritud ka siis, kui usalduseküsimust ei oleks olnud.

12. oktoobri pärastlõunal rivistati kogu 11. Öölahingulennugrupp üles ja grupi ülem, *Hauptmann* Lehmann teatas, et väejuhatus on otsustanud lennugrupi likvideerida. Järgmisel

päeval sooritatakse veel viimane lühike ülelend, millega lennukid lähedal olevale tagavaralennuväljale viiakse ja siis on lendamisel lõpp. Et eestlasi enam ei usaldatud, siis anti ka korraldus lennukid peaaegu tühjaks tankida, jättes paakidesse ainult viimaseks ülelennuks vajaliku bensiinivaru. Käsku hakati ka kohe täitma, kuid saabuva õhtu tõttu otsustasid lennukite tühjakstankijad kaks viimast *Fokker CVE*-d tühjaks tankimata jätta, arvates, et kes sellest ikka teada saab. *Fokker CVE* võis ühe tankimisega lennata viis, osa aga isegi seitse tundi, lennatud oli aga mitte üle kahe tunni.

Teade lennuüksuse likvideerimise kohta tekitas meestes matusemeeleolu ja Saksamaad ei tuletatud kaugeltki hea sõnaga meelde. Kahest tankimata jäänud lennukist saadi vastu sakslaste ootusi aga teada ja kohe leidus ka kaks gruppi mehi, kes otsustasid juhust kasutada ja ära lennata. Loomulikult ei pandud asja suure kella külge. Hommikul mindi vaikselt, ilma teistele midagi rääkimata ja tähelepanu äratamata lennuväljale. Esimesena startis otse põllult (lennuvälja ümbritsevad põllud, kus lennukid seisid, olid startimiseks küllalt suured) kolmanda lennusalga lenduri *Unteroffizier* Helmut Võsari poolt piloteeritud *Fokker CVE*, mille pardal olid veel lendurid *Feldwebel* B. Pärl ja *Gefreiter* E. Vesk ning sama lennuki motorist *Unteroffizier* H. Liiksaar. Et pilvitus oli madal, siis kadus lennuk üsna kiiresti sel hommikul valitsenud udupilvedesse ja maandus mõne aja pärast õnnelikult Rootsis ühele põllule.

Lennuvälja valvas kahemeheline patrull, kes lennukite vahel lihtsalt ringi liikus. Sel päeval oli patrullis kaks noormeest, kes alles veidi enne Eestist lahkumist olid lennuväkke teenima tulnud. Need mehed ei osanud asjast midagi arvata – kui lennuk lendas ära, noh, küllap siis oli tal tarvis ära lennata – ning ei võtnud mitte midagi ette ega andnud alarmi. Vahepeal tulid ka teiste lennukite motoristid lennuväljale, et oma lennukeid enne ülelendu korrastada. Siis korraga käivitus teise *Fokker CVE* mootor, ning seegi lennuk asus n.ö. koha pealt startima. Lennuki start aga ebaõnnestus, lennuk kaldus hoojooksul suunast kõrvale ning rammis veidi eemal olnud *Arado*'t. Mõlemad lennukid purunesid. Lennukit piloteeris *Gefreiter* Kalju Vijan ning pardal olid veel *Unteroffizier* H. Toi ning *Gefreiter*'id K. Reitel ning V. Raag.

Stardi ebaõnnestumise põhjuseks oli asjaolu, et lennuki õige piloot, kes lennukit tundis ei olnud kambas, K. Vijan aga ei olnud teadlik lennuki veast – järsul pööramisel kippus ühe ratta pidur peale jääma, mistõttu järsult stardisuunda pööratud lennuk kiskus otsesuunast kõrvale (esimesena ära lennanud lennuki piloot H. Võsari oli eelmisel õhtul oma lennuki õigelt piloodilt *Oberfeldwebel* P. Kubitsalt, kes ise ära lennata ei tahtnud, lennuki iseärasuste ja käitumise kohta aru pärinud).

Õnneks jäid lennukite purunemisel kõik mehed terveks ja neil jätkus mõistust pärast lennuväljalt pagemist vaikselt kasarmusse tagasitulemiseks ja teesklemiseks, nagu ei teaks nad asjast midagi. Lennuväljal läks aga märuliks. Üks vanem motorist ütles patrullis olnud poistele, et avagu need nüüd kohe tuli, kas või vanajumala aknasse. Muidu on nad vahel. Nii poisid tegidki, tulistades pilvi. Põgenenud lendureid päästsid kaks asja – esiteks see, et lennuväljal olnud motoristid neid ära ei andnud, teiseks aga, et kohalekihutanud sakslased toimunust kohe aru ei saanud.

Kohe pärast alarmi rivistati kogu lennugrupp üles ning meeste ülelugemine näitas, et puudu on kolm lendurit ja üks motorist. Et patrullis olnud poiste ülekuulamisel tõlki ei tarvitatud, poiste saksa keel oli aga kehv, siis jäi sakslastel mulje, et algul püüti ära lennata kahe mehega lennuki pardal. Kõige pealt püüdis startida purunenud lennuk, seejärel aga roniti kambaga teise lennukisse mis siis nelja mehega pardal ära lendas. Seetõttu koha peal süüdlasi eriti ei otsitudki ja piirduti ainult kontrolliga, kes on puudu. Nüüd anti käsk, mis keelas eestlastel igasuguse lennuväljale mineku ning sealolevad lennukid viisid teisele lennuväljale üle sakslased.

Viimati juhtunu oli sakslastele aga juba liig mis liig ning lennugrupi ülem, *Hauptmann* Lehmann anti 16. oktoobril sõjakohtu alla, kus ta küll õigeks mõisteti. Kaalukaks argumendiks olevat siin olnud lennugrupi hea lahingutegevus tema juhtimisel. Kohtus, nagu juuresolijad hiljem rääkisid, olevat *Hauptmann* Lehmann eestlastest hästi rääkinud ja püüdnud kohtule selgeks teha ka neid asjaolusid ja üldist tagapõhja, mis seni igati hästi võidelnud eesti lendurite meeleolu oli mõjutanud. Lõpuks olevat ta öelnud, et kui selleks võimalus antakse, on ta igal ajal jälle valmis eesti lennuüksuse ülemaks hakkama.

Hauptmann Lehmanni iseloomustamiseks võib veel öelda, et juba varem, 4. oktoobril Tirkšliais, kui lennugruppi saabus teade, et Rootsi lennanud lennukid on seal õnnelikult maandunud ja lennugrupp selle teate ettelugemiseks üles rivistati, ei sõimanud *Hauptmann* Lehmann äralennanuid kui desertööre, vaid ütles pärast teate ettelugemist ainult, et seda, kellel oli õigus, näitab kord ajalugu. Ja see jätis temast, vähemalt raamatu autorile, vägagi sümpaatse mulje.

Mõne päeva pärast, vist 18. oktoobril, laeti Heiligenbeilis olnud 11. Öölahingulennugrupi isikkoosseis rongile ja suunati Frankfurti Oderi ääres, õigemini selle külje all olnud Kunersdorfi lennubaasi (*Fliegerhorst'*i), kuhu saabuti 20. oktoobril. Seal siis, nagu öeldi, pidin selguma, mis edasi saab. Tegelikult toimus seal aga 21. oktoobril lennugrupi likvideerimine. Heiligenbeilis oli mehi saatmas ka *Hauptmann* Lehmann, kes pidas üsnagi sõbraliku lahkumiskõne, rongisõit ise toimus aga relvastatud saatekomando valve all.

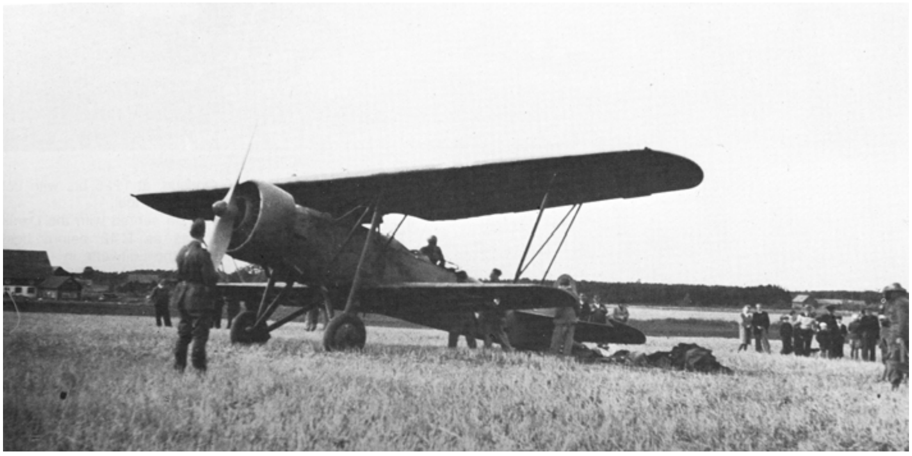
Mereluure lennusalga likvideerimine toimus Pillaus. Likvideerimise käskkiri oli välja antud 12. oktoobril, kuid varustuse üleandmine võttis aega, nii et oma viimase käskkirja lennuüksuse isikkoosseisule seoses lennusalga 1./127 likvideerimisega andis *Hauptmann* Laanekõrb välja alles 25. oktoobril. Ka mereluure lennusalga isikkoosseis suunati pärast likvideerimist Frankfurti Oderi ääres, Kunersdorfi lennubaasi.

Pärnu lennukool, kes kohe Kunersdorfi oli lennanud andis seal ka oma lennukid ära. Samuti suunati sinna ka eesti jahilendurid. Seega oli eesti lennuüksustel lõpp. Frankfurti Oderi ääres koondati üldse valdav osa eesti lennuüksustes teeninud mehi, ükskõik kus nad Saksamaal ka olid.

Lendamine oli lõppenud ja algas teenistus ... . Jah, aga kellena? Saksamaa palgasõdurina? Aga palgasõdurile vastavat palka ja sõlmitud lepingut ju polnud. Seega siis lihtsalt eesti sõdurina, keda Saksamaa oma huvides ära kasutas. Kuhu mujale sel kodumaata jäänud eestlasel ikka minna oli. Ida-Euroopast pärit meestel oli ju tõepoolest ainult kaks võimalust – kas Stalini või Hitleriga koos võidelda. Ja venelasi oli 1940-1941. aastal juba nähtud ning tundma õpitud. See, mis paljudele rahvastele alles aastate möödumisel selgeks sai (paljudele ei ole tänapäevani saanud), oli eestlastele juba tol ajal hästi teada ja seetõttu ei olnud küsimus, kelle poolt võidelda, eestlaste jaoks eriliseks probleemiks. Kurb oli ainult see, et liitlane samuti totalitaarse riigina ei olnud vastasest just palju parem, aga sinna ei olnud tõepoolest midagi parata.



Oberfähnrich A. Potisepa poolt piloteeritud *Heinkel He-50* 3W+NO
pärast Rootsis Alvas (Gotlandil) maandumist 1. oktoobril 1944.



Koos A. Potisepaga lendas Rootsi ka *Oberleutnant* E. Lepp oma
Fokker CVE-ga 3W+OL



13. oktoobril 1944 *Unteroffizier* H. Võsari piloteerimisel Heiligenbeilist
Rootsi Vetlandasse lennanud *Fokker CVE* 3W+OD

Saksamaal

Kõige pealt tuleb märkida, et alljärgnev kirjutis ei hõlma mitte kõikide Saksamaale saabunud lennuväelaste, vaid ainult nende põhiosa, suuremates üksustes olnute elu ja tegevust. Väiksemate gruppidena mitmel pool saksa üksustes teeninud meeste kohta kahjuks andmed puuduvad, kuigi on teada, et selliseid gruppe oli.

Frankfurti Oderi ääres jõudsid Heiligenbeilist sinna saadetud endise 11. Öölahingulennugrupi mehed, nagu eespool juba öeldud, 20. oktoobril. Eestlasi oli seal juba enne ees ja neid tuli ka juurde. Isegi eesti jahilendurid saadeti saksa üksustest, kus nad seni olid teeninud, sinna. Sealses, Kunersdorfi lennubaasis oli ka arvukalt sakslasi, kes, nagu eestlasedki, kuulusid likvideeritud lennuüksustesse ja nüüd seal oma edasist saatust ootasid. Elati barakkides. Lennubaas oli piiratud tiheda okastraataiaga ja selle ümber liikusid ka patrullid, et keegi jumala pärast linna ei saaks. Linnalubasid anti ainult ohvitseridele, kelle Saksamaale saabunud naised lennubaasi ümbruses elasid. Allohvitseridele ja meeskonnale neid ei antud.

Sakslaste lennuväepoliitika oli mõnikord üsnagi omapärane ja arusaamatu. Nii näiteks ei suutnud eesti lendurid Frankfurdis Oderi ääres kuidagi ära imestada, et samal ajal kui sealses Kunersdorfi lennubaasis lonkis palju suurte rindekogemustega mehi, nii eestlasi kui sakslasi, niisama ringi, harjutasid noored poisid sealsel lennuväljal *Focke Wulf Fw-190*-tega lendamist. Miks suurte rindekogemustega mehi ära ei kasutatud ja neid jahilenduriteks ümber ei õpetatud, sellest ei suutnud keegi aru saada. Heakene küll, eestlaste puhul oli tegu ehk usaldusküsimusega, aga sakslaste puhul? Autor näiteks mäletab, kuidas ta ükskord lennuvälja ääres seisis ja seda lendamist vaatas ning üks, ka seda vaadanud endine saksa lendur, *Oberfeldwebel*, kellel rinnas oli ripatsiga rindelennuspange ja Saksa Rist Kullas, sügava nördimusega lausus: “Mina olen lennanud 1939. aastast alates ja ei ole suutnud seda sõda võita. Eks näis, kas need jumbud nüüd suudavad.”

Linnaskäimise probleemi lahendasid eestlased enda jaoks varsti. Idee autoriks oli endine kolmanda lennusalga lendur, *Unteroffizier* Arnold Ristmäe, kes ühel ilusal päeval ütles baraki korrapidajale, et vilistagu see kõik mehed, kes ilma loata linna minna soovivad, täies mundris baraki ette paigale. Nii ka sündis ja varsti marssisid mehed rivis A. Ristmäe juhtimisel lauluga väravast välja. Vahtkonnaülem ise olevat tõkkepuu üles tõstnud, et rivi läbi lasta. Ilmselt arvas ta, et eestlased saadetakse mingi ülesande täitmisele. Linna servas, metsatukas lasti rivi laiali ja öeldi, et õhtul sel ja sel ajal võetakse siinsamas jälle rivisse ja minnakse tagasi. Sisse saadi rivis niisama edukalt kui väljagi. Nii talitati korduvalt ja sakslased, kes lõpuks siiski teada said, et eestlased linnas käivad, ei suutnud kuidagi taibata, millisest august nad küll läbi poevad. Seda, et eestlased kasutasid antud juhul hüppesse minekuks ära sakslaste suurt austust rivi vastu, mida ei kontrollitud, ei suutnud kõrged ülemused lihtsalt ära arvata. Kontrolliti traataeda ja tihendati patrulle, aga kedagi kätte ei saadud. Saladus läkski eestlastega kaasa, kui need Frankfurdist Oderi ääres lahkusid.

Frankfurdis Oderi ääres hakati mehi ka jaotama. Moepärast isegi küsiti, kuhu keegi soovib minna, kuid ega neid soove küll, eriti madalamate auastmetega meeste puhul, arvesse ei võetud. Ka siin ei saanud eestlased naljata läbi. Ükskord, kui meeskond oli üles rivistatud ja rivi ees jalutav kõrge ülemus tõlgi abil meestelt küsis, kelleks nad tahavad nüüd, pärast lennuüksuse likvideerimist saada, vastas kuulus naljavend ja lõuapoolik, *Obergerefeiter* Epner, ehk Idapoeg, nagu ta ise ja ka kõik teised teda kutsusid, kõrgele ülemale, et tema tahab saada maamiiniks. Tõlk kandis selle vastuse kokutades ülemusele ette, mispeale viimane, silmad imestusest suured küsis, et mida *Obergefreiter* sellega mõtleb. Idapoeg siis seletas, et see pidavat tore amet olema. Võid rahulikult lesida ja pead ainult peale passima, et keegi sulle peale ei astuks. Ülemus lõi käega ja kiirustas minema. Mis sa hulludega räägid. Selleks korraks oli asjatul pärimisel aga lõpp.

Kogu lugu lõppes sellega, et vanemad ohvitserid suunati peamiselt 20. Eesti relvagrenaderide diviisi õppelaagritesse uut maaväelase eriala omandama (põhiliselt kulges nende edasine teenistus diviisi suurtükiväes), nooremad ohvitserid ja meeskond saadeti aga Taani, Esbjergi, nagu meestele teatati, langevarjurite kooli. Meeste mäletamist mööda toimus Taani sõit mitme ešeloniga ajavahemikus 27. oktoobrist kuni 6. novembrini.

Taani saabuti novembri algul ja mehed paigutati linna külje all oleva lennuvälja hoonetesse (autori mäletamist mööda oli tegu suure angaari kõrvalehitistega). Käisid jutud, et sakslastel on plaanis moodustada Balti langevarjuküttide rügement, mis koosneks ühest eesti, ühest läti ja ühest baltisakslaste pataljonist. Kus need teised (lätlased ja baltisakslased) aga väljaõppel olid, seda ei teatud. Esbjergis alustati jalaväe väljaõppest. Elu oli üldiselt hea, sest palka maksti Taani kroonides ja süüa sai lisaks kroonu portsule osta nii palju kui tahtsid. Viha tegid ainult aeg-ajalt toimunud öised häired, mille puhul tuli hoonest välja joosta ning varjuda. Sakslastest väljaõpetajatele (*Ausbilder'*itele) valmistas meeste nöökimine ilmselt lõbu. Ükskord, järjekordse häire puhul, mida anti vastu angaaris ülesriputatud rellsijuppi tagudes, sai keegi selle tükiga hakkama , et mööda pimedat angaari relsist mööda joostes "virutas" ta selle lihtsalt ära. Suur oli alarmi andva sakslase üllatus, kui ta lõpphäire andmiseks vastu relssi tahtis lüüa, aga ainult õhku tabas. Pärast oli küll suur uurimine, kes selle tembuga hakkama sai, aga ega midagi välja ei tulnud.

Naljavennana sai tuntuks (ta oli seda ka varem) endine kolmanda lennusalga suure kõhuga kokk (ta nimi oli vist Aarma), kes pärast mõnepäevast maastikuõppust kompanii ülema juurde läks ning ütles: "Härra kapten, kaua ma teil siin kirjapressi mängin?" Kui ülemus arusamatult talle otsa vaatas, selgitas ta, et vaadake, kas minusuguse kõhuga mehe koht on siis maastikuõppusel. Nii nagu ma pikali viskan, kõigun kõhu peal edasi-tagasi nagu kirjapress. Minu koht on köögis. Ja autori mäletamist mööda viidigi kokk kööki üle.

Kuid Taanis viibimine osutus lühikeseks, sest juba 3. detsembril saadeti kogu Taanis olnud seltskond edasi Dortmundi, raskesse õhutõrje-suurtükiväkke, kuhu saabuti vist 6. detsembril. Meeskonna hulgas liikus ringi kuulujutt, et selles olevat süüdi olnud lätlased. Et rindelt tulnud meestel oli kirja panemata relvi, siis hakati neid Taanis raha saamiseks tasapisi Taani vastupanuvõilejatele müüma. Lätlased olevat ühe relvapartii aga kogemata Saksa vastuluurele müünud ja sellega oligi heal elul lõpp. Balti langevarjuküttide rügemendi moodustamine jäeti pooleli. Mis lätlastest sai, ei tea. Samuti ei ole teada, kas sellel jutul üleüldse tõepõhja all on.

Nagu eespool juba öeldud, saadeti eestlased Taanist edasi Dortmundi, seal paikneva 96. õhutõrje-suurtükiväegrupi (*Flakabteilung 96*) käsutusse, kus nad mitme patarei vahel ära jaotati (vist 6 ja 7 või 7 ja 8 patarei), mille meeskonna enamuse moodustasid seejärel eestlased. Väljaõpe saadi 88 mm kahuritel, mille järel osaleti Saksamaa kaitsel liitlaste õhurünnakute eest. Ka ohvitserid õppisid õhutõrje-laskeasjandust, kuid erilist kokkupuutumist meeskonnal nendega enam ei olnud.

Omaette jutustamist väärivaks seigaks olin eestlaste vastuvõtmine Dortmundi saabumisel, vähemalt ühes patareis. Nimelt päris esimest korda ülesrivistatud patarei ees seisev *Hauptwachtmeister* (patarei vahtmeister) meestelt, mis usku nad on ja kes neist lugeda ning kirjutada oskab. Ning lisaks veel (kuuldes et on nii luterlasi kui ka apostliku õigeusulisi), kas erinevat usku mehi võib ikka ühte tuppa elama panna. Algul ei saadud aru, kas ta teeb nalja, või mõtleb oma küsimusi tõsiselt. Selgus, et tal oli oma küsimustega tõsi taga. Nimelt olid enne eestlasi selles patareis teeninud kroaadid, kelledest paljud olid kirjaoskamatud olnud ning kellede puhul usuküsimused olid niivõrd olulised, et erinevat usku mehi ühte tuppa paigutada ei saanud. Läks tükk aega, enne kui sakslased veendumusele jõudsid, et ehkki eestalsed on samuti idapoolne rahvas, on kroaatidega võrreldes tegemist ikka hoopis teist masti meestega.

Patareide puhul oli tegemist nn. suurpatareidega, mille koosseisus oli enamasti 6-12 ja isegi rohkem kahurit (kui palju konkreetses patareis kahureid oli, seda autor kahjuks enam ei mäleta). Patareid asetsesid nii lähestikku, et naaberpatareid olid nähtaval. Üks väiksem grupp eestlasi õpetati välja komandoseadeldisel (*Kommandogerät*), millega kahurite tuld juhiti, töötamiseks. See grupp saadeti mõni päev pärast jõulupühi Dorfsfeldi, väljaõpetamiseks 128 mm raudtee-õhutõrjekahurite patareisse (vist 12 patarei). Et vastase sisselennud Saksamaa õhuruumi toimusid väga sagedasti, siis oli igal kahuril kaks meeskonda, kes kordamööda vist 24 tundi valves olid. Sageli oli päevi, kus "torud" olid ööpäevas üle 20 tunni häireolukorras laskevalmis ja meeskond juures valvel. Õhutõrjepatareidele anti häire ju tunduvalt varem kui tsiviilelanikkonnale, juba siis, kui kaugelt läheneva vastase lennusuund lubas oletada õhurünnaku võimalust.

Raske õhutõrje-suurtükipatarei tulistas kogupaukudega, mille sageduseks oli umbes 20 kogupauku minutis (umbes iga 3 sekundi järgi kogupauk). Enamasti tulistati komandoseadeldise abil, mis kujutas endast kaugusmõõtjaga ühendatud mehaanilist arvutit. Kaugusmõõtjalt saadi ka lennuki suund ja kõrgusnurk. Ümbertöötatud andmed anti elektriliselt kahuritele, kus kahurite küljes olid vastavad kahe osutiga näitavad riistad, mille üks osuti pöörles komandoseadeldise andmete järgi, teine aga näitas kahuri või sütikuseaduri asendit. Viimases, mille vastavatesse pesadesse mürsud otsapidi asetati, seati mürsu sütik vajalikul kaugusel lõhkemisele. Kahurit teenindava meeskonna suuna- ja kõrgussihtur ning sütikuseadja pidid need osutid vastava vända abil, millega kahuritoru oli nii horisontaal kui vertikaalsuunas võimalik pöörata, kohakuti hoidma, millega kahur oli välja sihitud ning mürsk õigel kaugusel lõhkema seatud. Tulekäsklus anti tulekellaga, mille helisemahakkamisel haaras laadur sütikuseadjast mürsu, lükkas selle kahuri rauda ning tulekella helisemise lõppedes tõmbas päästikunööri. (128 mm raudteekahuritel oli mürsu raudaviimine automatiseeritud.)

Halva nähtavuse korral (madal pilvitus, öö) oli tulejuhtimisel abiks nn. *Funkmeßgerät*, mis sisuliselt kujutas endast radarit. Kui vastase lennuvägi kasutas *Funkmeßgerät'*ide töö segamiseks stannioolpaberist ribade allaloopimist, millega taevas oli metalli täis, siis ei olnud haruldased sellisedki juhtumid, kus anti käsk pöörata kahurite torud lihtsalt taeva poole ja lasta vastasele ilma igasuguse sihtimiseta nn tulesein (*Feuerwand*) ette. Küsimusele, kas eestlased mõne lennuki alla ka tulistasid, autor vastata ei oska. Tõsi ju on, et eestlastega mehitatud patareide piirkonnas lennukid aeg-ajalt alla kukkusid, kuid et samal ajal tulistasid tavaliselt ka naaberpatareid, siis seda, millise kahuri mürsk oma töö ära tegi teab ilmselt ainult Vanajumal taevas, kui temagi.

Vaba aja "lõbustuseks" sai Dortmundis viibides maa-aluse õhukaitsevarjendi ehitamine, nn. *Bunkerbau*, kuhu mehi saadeti toimkonda nii järjekorras kui ka karistuseks. Töö seisnes maa alla käikude rajamises, kuhu õhurünnakute puhul oleks võimalik varjuda. Kahurivalvest vabade meeste punkrisse varjumine oli õhuhäire puhul kohustuslik, kuid eestlased eelistasid sellele sageli lihtsalt kasarmusse magama jääda. Enamasti pommitati linna ja magada sai niigi vähe. Vahelejäämise puhul ootas aga *Bunkerbau* karistustoimkonna näol. Seetõttu tuli seniks ennast kuhugile peita, kuni tube kontrolliv korrapidaja, kes vaatas, kas kõik on ikka toast lahkunud, oli ära läinud.

Selle peitupugemise ja magamisega sai ka nalja. Kord tüdines järjekordse õhuhäire ajal endine kolmanda lennusalga lendur Karl Parts punkrisseminekust ära ja otsustas kappi magama minna. Toas olnud Kaljo Alaküla palus ta kapi uksele väljaspoolt lukk ette panna, et kontrollimisel kahtlusi ei tekiks. Nii toimuski. Seekord juhtus aga nii, et majja kukkus väike süütepomm. Muidugi käis pauk ja koridoris oli kõvasti madinat, kui pommi kustutama tormati (sellest saadi kergesti jagu). Kui Alaküla hetkeks tuppa sisse hüppas, küsis paugust ja

madinast ärritatud Karl, et kes tuli. Ja siis hakkas kurat, nagu Alaküla hiljem ise ütles, teda kiusama ja ärgitas sõbra peal nalja tegema. Ta vastas Karlile, et on Kaljo ja et majja on süütepomm kukkunud ning maja põleb. Tema aga on tulnud oma asju päästma. Toimus lühike dialoog: "Lase mind välja!" "Ei ole aegu, pean kähku oma piibu võtma ja jalga laskma". "Kurat, sa ei ole kellegi sõber, vaid kaabakas!" Vähe sellest, Kaljo lõi ukse pauguga kinni, ise süütas vaikselt aga juhuslikult laual olnud ajalehe, viskas selle kapi ukse juurde ning jäi vaatama, mis nüüd toimub. Kapi ukseprao vahelt kappi tulev suits tegi Karlile selgeks, et asjaga on tõsi taga ja kapis algas möll uksest väljamurdmiseks. Kapp kõikus ja prantsatas siis kõhuli, kapi tagumine sein aga purunes ning Parts pääses välja. Madinas oli Karlile aga kapi ülemisel riiulil olnud katelokk kas kartulipudru või keedetud makaronidega pähe kukkunud ja kena ta just välja ei näinud. Naervaid poisse nähes (tuppa oli vahepeal peale Alaküla ka teisi mehi tulnud), tahtis Parts esimese vihaga Alaküla pea "kahte lehte lüüa". Lõpuks aga rahunes ta siiski maha ja naeris loo üle ka ise.

Teiseks suuremaks "ettevõtmiseks" Dortmundis oli naeri- ja kartulivargus põllul olevatest kuhjadest, mida sooritati korda mööda kogu toale. Toit oli tõepoolest kehv ja lisa hankimine hädavajalik. Palja veega keedetud kartulipuder, mida võimaluse korral maitsestati lihakonserviga, maitses poolnäljastele meestele ülihästi. Ka linnalubasid sai, aga Dortmund oli juba kaunikesti puruks pekstud ja sagedased õhurünnakud tõid varemetele aiva lisa.

Nagu eespool juba räägitud, saadeti üks väiksem grupp, umbes 15-20 meest 12. patareisse komandoseadeldiste väljaõppele. Selle patarei ülemaks oli endine üliõpilane, kes eestlaste väljaõpet jälgides (ta käis tihti teoreetilistes tundides) suure imestusega koges, et eestlased olid tema patarei meestest vaata et kõige arukamad ja ta hakkas eestlastesse väga hästi suhtuma. Suure tähelepanu kogu patareis saavutasid eestlased aga vana-aasta õhtul. Patareis korraldati sel puhul pidulik õhtu, kuhu lubati kutsuda ka väljaspoolt külalisi (põhiliselt naisi). Õhtu naelaks oli ameerika oksjon, kus müüdi kolm pudelit prantsuse margikonjakit. Teatavasti tuleb ameerika oksjonil pakutud summa kohe tasuda ja kui keegi selle üle pakub, oled oma rahast ilma. Et eestlastel oli raha küllalt, siis otsustati need pudelid ära võtta. Selleks ühendati rahad ja pakkusid ainult paar meest. Lugu lõppeski sellega, et eestlased kõik pudelid omale said, neist viimase peaaegu auto hinnaga, sest ka sakslaste eneseuhkus ei lubanud neil kergesti alla anda. Viimase pudeliga tehti šest, sest pärast pudeli kättesaamist viis endine lendur Herbert Rõuk selle patareis teeninud kroaatide lauale öeldes: "See on teile meie poolt. Häid pühi!" Kroaadid olid vaesed ja ei saanud endale midagi eriti lubada. Pärast seda olid eestlased peaaegu kõikide külas olnud naiste huviorbiidis. Teiseks tähelepanu väärinud sündmuseks oli veel see, et mõned endised lendurid said patareis teenides kätte oma suvel-sügisel lenduritena välja lennatud autasud, mis neile nüüd lõpuks olid järele saadetud.

Umbes jaanuari keskel saadeti 12. patareis komandoseadeldiste väljaõppel olnud mehed Lõuna-Saksamaale, Münchenist umbes 60 km kaugusele edela suunas jääva linnakese Schongau lähedale paiknevasse õhutõrjekooli, komandoseadeldiste kursustele (*Kommando-gerätausbildung*). Sinna sõideti rongiga ja see oli omamoodi seiklus, sest saksa raudteed olid juba nii puruks pommitatud, et sõita tuli neli päeva ja vist kuusteist korda ümber istuda. Ülem-Baieris asuv kool paiknes maalilises kohas, Alpide eelmäestikus ja juuresolev linnake oli tüüpiline saksa "piparkoogimajakestega" väikelinn. Elu oli siin võrreldes Dortmundiga üpriski rahulik – õhuhäireid ja pommitamisi praktiliselt ei olnud. Kursus ise kestis mõned nädalad ja pärast selle lõppu, mille puhul eestlaste väljaõppetaset väga kiideti, saadeti kogu väljaõppel olnud meeskond Dortmundi tagasi. Schongau omapäraks oli see, et koolis oli väljaõppel ka palju noori tüdrukuid (vist ligi 800) ja esimest korda tuli eestlastel end naiste eest kaitsta. Olid ju noored sihvakad eesti poisid võrreldes lisaks eestlastele väljaõppel olnud vanemate sakslaste ja ungarlastega igati ihaldatud "saagiks".

Veebruari algupoolel saadeti Dortmundist umbes 200 meest idarindele. Dortmundist sõideti välja 10. veebruaril (A. Teetsovi andmed). Vahepeatus koos rongilt mahalaadimisega oli Bautzenis, kuhu saabuti 18. veebruaril. Sealt edasi viis teekond Cottbusi. Sinna jõuti 23. veebruaril ja seal jaotati mehed väiksemate gruppidena saksa õhutõrjepatatreide vahel ära. Patareidesse saabuti veebruari lõpuks. Alguses tegutseti põhiliselt Cottbusi rajoonis, edasi taganeti aga koos sakslastega kuni sõjavangi langemiseni.

Dortmundi jäänud mehed tegutsesid esialgu vanaviisi edasi. Kuid oli selge, et kaua see lugu enam ei kesta. Et toiduportsud olid kehvad, siis hakkasid nutikamad mehed sel teel lisa hankima, et hakkasid oma toidukaarti "kahest otsast sööma". Meeste toitlustamine käis nimelt toidukaardiga, mille kupong tuli iga kord söömas käies ära anda. Nüüd hakati kuponge võltsima, viimaste kuupäevade kupongidel olevaid numbreid muutes. Arvati, ja üsna õigesti, et enne kuu lõppu on minek nagunii. Kupongide võltsimises saavutasid mitmed, kunstnikukalduvustega mehed suure vilumuse, nii et sakslasest köögiallohvitser oli lausa meeleheitel. Autor mäletab, kuidas kord üks sakslane püüdis kah üsnagi kehvasti võltsitud talongiga lisaportsu saada ja jäi vahele. Köögiallohvitser karjus ta peale: "Inimeselaps, kui sul nälg on, siis tule ja ütle, aga ära püüa mind sellise võltstalongiga petta. Mul on siin rahvusvaheline sulide kamp koos, nii et iga päev tuleb köögis 50 portsjonit nagunii puudu ja sina, käpard, üritad nendega võistelda!"

Dortmundi jäänud mehed saadeti 1945. aasta märtsis Hamburgi, 20. Eesti relvagrenaderide diviisi tagavararügementi (diviisi tagavararügemendi põhiosa asus küll Taanis, kuid osa oli ka Hamburgis). Et Saksamaa raudteesüsteem oli tol ajal liitlaste õhurünnakutega suures osas juba rivist välja viidud, siis toimus Hamburgi minek lihtsalt: mehed jaotati väiksematesse, 20-30 mehelistesse gruppidesse, igühel mõni lendurohvitser või *Oberfähnrich* grupijuhiks ja iga grupp pidi kohale seiklema nii kuidas sai. Gruppidena minek algas Iserlohnist, kuhu Dortmundist mindi marsikorras. Dortmundist lahkumise päeval, 12. märtsil, korraldas liitlaste lennuvägi Dortmundile suure õhurünnaku, mida meestel oli linnaservast, kuhu nad olid parajasti jõudnud, võimalik vaadata. Igatahes üksikute pommide lõhkemistel vahet teha ei saanud – oli lihtsalt üks suur kõmin, tolmupilv ja tulemöll.

Iserlohnist alustati teekonda siis üksikute gruppidena, iga grupp nii kuidas keegi sai ja õnne oli. Mindi enamasti jalgsi, vahel aga, kui õnne oli, sai mõne teejupi ka juhusliku autoga sõita. Ka süüa hangiti teepeal juhuslikult. Arusaamatusi oli mõnikord ka sakslastega, kes ei saanud alati aru, mis kamp see ringi longib. Autor mäletab, kuidas mingi linnakeses neid komandantuuri viidi, kus sealne ülemus, keegi *Hauptmann* neid tervitas sõnadega: "Kinder, ich sperre euch ein" (lapsed, ma panen teid kinni). Õnneks aga jõudis varsti ka grupijuht kohale ja selgitas *Hauptmann*'ile, milles asi, mille peale see oskas ainult pead vangutada, et kuhu küll Saksamaa jõudnud on.

Võttis aega mis võttis, aga lõpuks, umbes kolme nädala jooksul jõudsid kõik grupid pärale. Kui grupid olid Hamburgi saabunud, laeti meeskond üsna varsti rongile ja sõit läks Hirschbergi (praegu Poola linn Jelenia Gora), kus tol ajal paiknesid 20. Eesti relvagrenaderide diviisi lahinguüksused. Lendurohvitsere sinna kaasa ei saadetud vaid nad suunati Lääne-Saksamaal asuvasse Wolfenbütteli linnaksesse, kus nad viibisid kuni liitlastele kapituleerumiseni.

Kohalesaabunute enamikust moodustati diviisi välitagavarapataljon (osa mehi saadeti ka mujale), mille ohvitserid tulid diviisi teistest üksustest. Hirschbergi lähistel väljaõppel olles ja rindelesaatmist oodates möödusid sõja viimased järelejäänud päevad. Maastik oli kena ja ega õppustega ka just liiga ei tehtud. Ainult toiduga ei olnud lood kõige paremad. Suurem pahandus tuligi K. Alaküla sünnipäevaks lastud metskitse pärast, sest mingi ametnik, vist metsaülem, oli selle kohta kõrgemale poole kaebuse esitanud ja asi pandi suure kella külge.

Kits söödi muidugi ära, aga kitse laskja, *Oberjunkur* anti sõjakohtu alla ja teda ähvardas “paelte mahavõtmine”. Ja seda siis, kui kogu Saksamaa oli juba p.....s ja kapituleerumiseni oli jäänud ainult paar nädalat.

7. mail tuli teade, et õhtul minnakse rindele ühte pataljoni välja vahetama, kuid ohvitserid ütlesid meestele omavahel kohe, et marsitakse küll välja, aga järgmisel päeval tõmbub kogu diviis tagasi, et läände läbi murda. Seda tuleb teha enne kui hilja, et Saksamaa kapituleerumisel mitte venelaste kätte jääda.

Paraku oli juba hilja, sest 8. mai hommikul tuli teade kapituleerumise kohta, millega kaasnes käsk anda alla seal, kus ollakse. Järgnes tohuvabohu teedel, sest väeosad, nii eesti kui ka saksa omad, lagunesid laiali ja iga mees püüdis nii kuidas oskas ja suutis aga lääne poole kihutada. Üle Riesengebirgide viis Hirschbergist ainult üks tee ja kõik püüdsid enne üle mägede saada, kui venelased selle tee ära lõikavad. Et ka tsiviilsõjapõgenikud pidid kasutama sama teed, siis oli igal pool ummikud ja edaisaamine vägagi vaevaline. See oli kohutav teekond ja ega üle mägede saamine veel pääsemist tähendanud. Osal meestel õnnestus siiski kuidagi läände saada, kuid suur osa langes ajavahemikus 8.-10. maini Tšehhoslovakkias sõjavangi. Kapituleeruti peamiselt tšehhidele, kes olid jõudnud juba mingisuguseid partisaniüksusi moodustada. Vastupidi ootustele, et tšehhid eestlasi mõistavad, järgnes nn. tšehhi põrgu, millest nii mitmedki jalaväes teeninud mehed on üsnagi ilmekalt kirjutanud. Seepärast pole siinkohal mõtet seda kõike kordama hakata. Võib vaid öelda, et ka lennuväelasi langes tšehhide ohvreiks. Mahalaskmiseks piisas sellest, kui su nägu või olek mõnele purjus tšehhile ei meeldinud. Oli muidugi ka teistsuguseid tšehhe, kuid selles arutus, kõikelubavas vägivalla laines ei pääsenud mõtlevad, intelligentsed inimesed mõjule. Mehed tundsid suurt kergendust, kui vene väed sõjavangid üle võtsid, ehkki ega venelastegi sõjavangis elu just meelakkumine ei olnud. Venelased olid vähemalt sõdurid, kes teadsid mis on sõda ja sõdur, mitte aga lihtsalt võimule pääsenud bandiidid.

Paraku ei olnud Nõukogude poolele sõjavangi langenud meestele sõda sellega veel lõppenud. Enamikul neist, kui nad ükskord Venemaalt sõjavangist (või tööpataljonist, kuhu vangilangenud eestlasi kah suunati) koju jõudsid, tuli peagi uuele pikale teekonnale asuda. Nüüd juba kümneks või kahekümne viieks aastaks süüdimõistetuna nõukogude võimu vastu võitlemise eest. Ja alles viiekümnendate aastate lõpupoole, kui nad vangilaagritest või asumiselt pärast Stalini surma vabaks said (Stalin suri 1953. aastal, aga alles 1955. aasta septembris anti Saksa sõjaväes teeninud meestele amnestia), tekkis neil võimalus enam-vähem normaalselt, Nõukogude Liidu mõistes muidugi, elama hakata. Kuid nende elukoha valik ja tegevusvabadus oli üsna sageli ka nüüd veel nende mineviku tõttu tunduvalt piiratud.

Kahtlemata on lugejal tekkinud küsimus, kas eestlased sõja lõpuperioodil siis üldse enam lennata ei saanud. Said siiski, sest mõne aja pärast hakkasid sakslased lendamiselt maha võetud eesti jahilendureid uuesti lendamiseks kokku koguma. Lendasid nad aga saksa üksustesse laialipaigutatutena. Nii olevat *Oberfähnrich* A. M. Kessler lennanud 4. jahilennueskaadri (*Jagdgeschwader 4*) II lennugrupis (lennusalk teadmata)*, Oberleutnant* A. Rebane sama eskaadri kuuendas lennusalgas, Oberleutnant Karl Lumi langes aga 4. jahilennueskaadri 7. lennusalgas lennates. *Oberleutnant* A. Rebase mälestuste järgi olevat tegutsetud peamiselt nn. *Jabo*-del (hävitus-pommituslennukeil) lennates. Ainult vist *Oberleutnant* Kõllo ei saanud millegipärast enam lendama (igatahes andmed selle kohta, et ta oleks lennanud, puuduvad). Jahilennukitele lendama said isegi mõned sellised mehed, kes spetsiaalset jahilenduri väljaõpet vastavas koolis ei olnud läbi teinud. Nii on teada, et 1945. aastal tegutsesid jahilennukite *Messerschmitt Bf-109* üleviijatena töökodadest rindeüksustesse *Oberleutnant’*id Mart Napa ja Ants Repnau. Väljaõppel olevat olnud ka *Leutnant* Otto Tamm, kes aga kursust ei lõpetanud.

Lennata tuli nii ida- kui ka läänerindel. Eestlased läänerindel lendamise vastu A. Rebase mäletamist mööda küll protesteerisid, sest eestlaste sõdurivanne oli antud ju ainult venelaste (bolševismi) vastu võitlemiseks, kuid sakslased seda lihtsalt ei arvestanud. Ka kaotusi tuli veel kanda. Venelaste õhutõrje poolt puruks lastud lennukist langevarjuga välja hüpates, õnneks küll omade poolel, vigastas lennuki stabilisaator *Oberleutnant* A. Vaarti jalgu, nii et tal tuli maanduda murtud jalaluudega. Vigastada sai ka *Oberleutnant* A. Rebane, kelle lennuk läänerindel lennates õhutõrje poolt põlema lasti, nii et tuli teha hädamaandumine. See toimus küll omade poolel, kuid olukorras, kus mootorist väljapritsinud õli oli kabiini klaasi peaaegu läbinähtamatuks muutnud. Ette jäi kõrgepingeliin. Tulevärk oli igatahes vägev ja Halle linn jäi mõneks ajaks pimedaks, kuid lendur pääses siiski ainult kerge kaela ja silmade vigastusega. Aprilli keskel, seega veidi enne sõja lõppemist tulistati aga *Oberleutnant* Karl Lumi alla ja ta sai surma, olles seega viimane lendurina lahingus langenud eestlane. A. Rebase andmetel olevat see juhtunud 16.aprillil olukorras, kus USA lennukid lennuvälja ründasid ja tuli häire korras startida. K. Lumi olevat alla tulistatud stardil, enne kui ta lennuk piisava manööverdamisvõime saavutas.

Sõja lõpul arvasid ka eesti jahilendurid, et ega sõjavangi langemine ikka erilist lõbu ei paku. Võimalus äralendamiseks avanes neljal mehel. 1945. aasta 20. aprillil lendas oma *Fw-190 A-8*-ga Rootsi *Oberfähnrich* A. M. Kessler, 30. aprillil aga *Oberleutnant* A. Rebane. Rootsi lendamist üritasid 5. mail ka *Leutnant'*id E. Martenson ja J. Sepa, kes aga halva ilma tõttu pisut eksisid ja maandusid Norras, kus inglased nad sõjavangi võtsid.



Üks eestlaste piloteeritud *Fw-190*-test pärast hädamaandumist Norras

Veidi arvulisi ja tehnilisi andmeid eesti lennuüksuste kohta ning pisut ka täitumata jäänud tulevikuplaanidest

Lugejal on nüüd pärast eelmiste osade lugemist kahtlematult tekkinud küsimusi eesti lennuväelaste, samuti lendavkoosseisu ja lennukite arvu kohta, aga ka selle kohta, kuidas hinnata eestlaste seisundit Saksa lennuväes üleüldse. Samuti ei oleks nähtavasti halb teada, millised olid lennuüksuste edasised arenguplaanid, arvestades seda, et Pärnu lennukool ju töötas ning valmistas ette uusi lendureid ja tehnilist personali. Vaatleksime siis allpool neid küsimusi pisut lähemalt.

Täpseid andmeid autoril Saksa lennuväes teeninud eestlaste, samuti ka otseselt eesti lennuüksustes teeninud meeste arvu kohta ei ole. Sellele küsimusele ei ole ka keegi teine suutnud täpselt vastata. Hinnanguliselt võib oletada, et eesti lennuüksustes oli umbes 600-800 meest. Neile lisanduvad veel lennuvälju teenindavates üksustes olnud mehed, kes eesti lennuüksuste koosseisu otseselt ei kuulunud ja lennukiremonditöökodades teeninud mehed. Eestlaste üldarvu Saksa lennuväes võib seega hinnata umbes tuhandele või veidi enamale mehele (ilma lennuväe abiteenistuslaste ja õhuvaatlusteenistuse meesteta).

Tunduvalt paremad, ehkki arvatavasti veel mitte päris lõplikud andmed on autoril eesti lennuüksustes teeninud lendav- ja ohvitserkoosseisu kohta. Siin on isegi nimed teada, olgugi et mõnede meeste eesnimede osas on küsimusi. Küsimusi on ka auastmete osas, eriti leitnantide ja veltveeblite puhul, sest kas ühte või teist meest ikka ülendati ja kui, siis millal, ei ole teada. Maapealse personali osas aga midagi rõõmustavat öelda ei saa. Siin on kahjuks teada suhteliselt vähe nimesid ja nendegi puhul ei suutnud kaasteenijad alati meenutada, mis ametikohal mees teenis ja milline oli ta auaste. Ühe sõnaga, andmed on väga puudulikud ja tulevastel uurijatel seisab siin kindlasti ees veel laialdane tegevusväli.

Olemasolevate andmete põhjal võib öelda, et lendavkoosseisu ja ohvitseride üldarv Saksa lennuväes olnud eesti lennuüksustes oli umbes 170 meest[27)]. Neist osales lahingutegevuses pikemat või lühemat aega venelaste vastu lennates üle 130 mehe[28)]. Tuleb märkida, et rohkem kui pooltel lendavkoosseisu kuulunud meestel (kui Pärnu lennukooli kursandid kaasa arvata) ei olnud varasemat ettevalmistust ja nad alustasid oma lennundusalast tegevust alles sõja ajal eesti lennuüksustes teenides. Tuleks märkida ehk sedagi, et välja arvatud 11. Öölahingulennugrupi ülem, koosnes nii öölahingulennugrupi kui ka üksiku mereluurelennusalga kogu lendavkoosseis, kaasa arvatud lennusalkade ülemad, eestlastest. Ka maapealne koosseis koosnes valdavalt eestlastest, sakslasi oli ainult vähesel määral ja lennuüksuste tegevust nad eriti ei mõjutanud. Ainult lennusalkade *Hauptfeldwebel'*id olid sakslased, sest kirjavahetus olid saksakeelne. Samuti oli saksakeelne tehniline dokumentatsioon, mistõttu sakslastest erialameeste olemasolu üksustes oli mõningal määral hädavajalik.

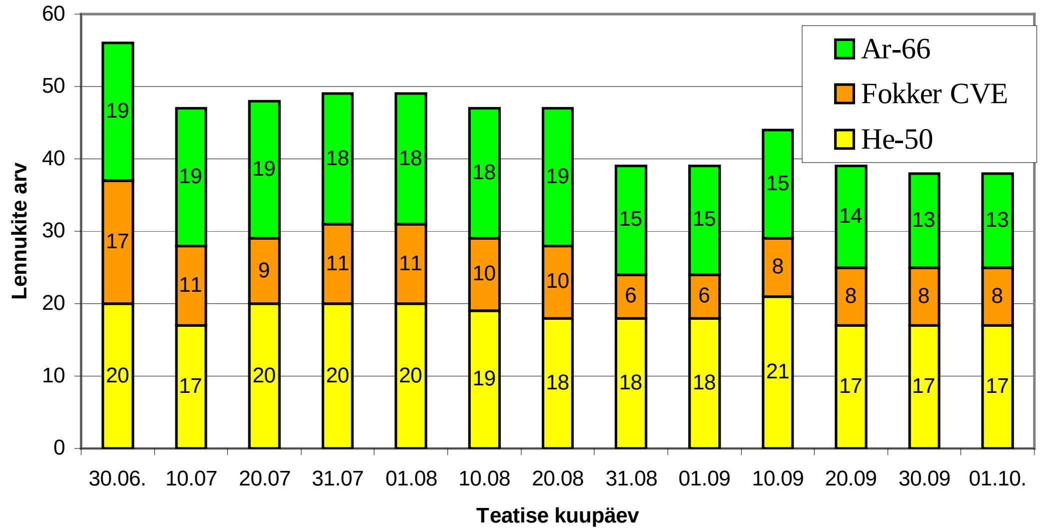
Võrdluseks tasuks nüüd ehk sedagi mainida, et Eestist pärit lendurite ja teiste lendavkoosseisus olnute arv, kes sõja ajal Nõukogude Liidu lennuväes lendasid, oli kõike kokku seitse meest, kusjuures nad tegutsesid põhiliselt lennukoolides[29)]. Ja isegi ainsas, Nõukogude Armees eestlastega mingil määral seotud lennueskadrillis "Tasuja[30)]", lendas sõja ajal ainult üks eestlasest lendur, kes aga saabus sinna alles pärast Tallinna vallutamist 1944. aasta septembris. Inglaste poolel aga tegutses neli Eestist pärit lendurit[31)].

Mis puutub andmetesse Saksa lennuväes eestlaste kasutuses olnud lennukite arvu kohta, siis liites kokku kõik sõja jooksul eesti lennuüksustele antud lennukid ja lisades neile ka lennukoolides eestlaste väljaõppeks kasutatud lennukid ning lennukid, millega eesti jahilendurid lendasid (arvutus on loomulikult ainult hinnanguline, sest täpsed andmed ju puuduvad), võime öelda, et oma veidi üle kolmeaastase tegutsemisaja jooksul (kui arvestada,

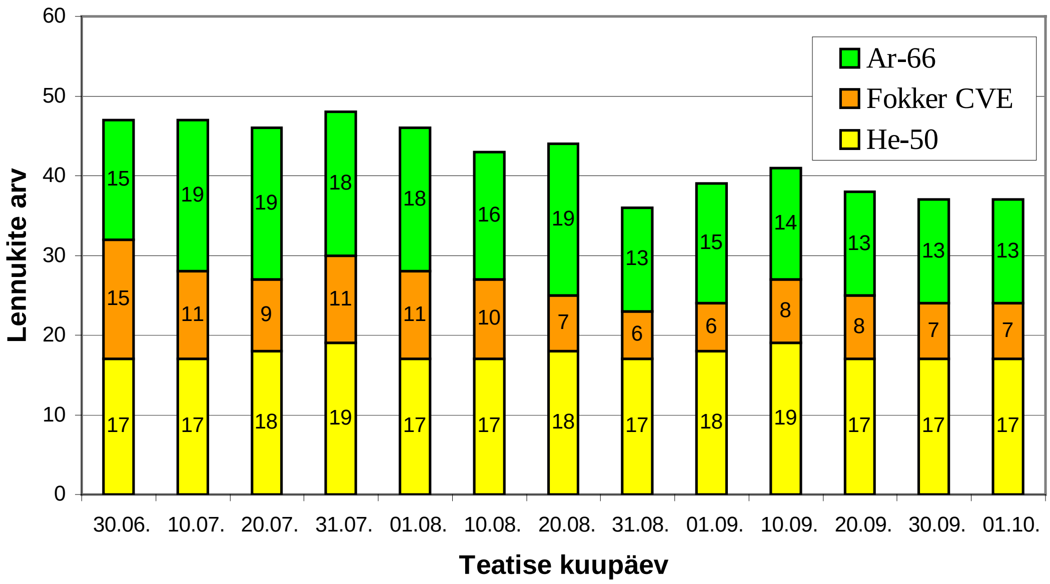
et jahilendurid lendasid sõja lõpuni) said eesti lendurid oma käsutusse kõike kokku kuni 150 lennukit. Loomulikult ei olnud need lennukid eestlaste käsutuses korraga, sest mitmesugustel tehnilistel põhjustel langesid lennukid aeg-ajalt rivist välja ja nad kas kanti maha või saadeti lennukiremonditöökodadesse remonti. Sealt tuli suurem osa lennukeid aga mõne aja pärast jälle üksustesse tagasi, nii et toimus pidev lennukite ringlus (on võimalik, et remonditöökodadest saadi ka üksustes varem mitte olnud lennukeid).

Mingi ettekujutuse eesti lennuüksuste lahinguvõimsusest 1944. aasta suvel-sügisel annavad näiteks allpool esitatud Saksa arhiividest saadud andmed 11. Öölahingulennugrupi olemasolevate ja lahinguvalmis lennukite kohta ajavahemikus juuni lõpp – oktoober.

11. Öölahingulennugrupi olemasolevate lennukite arv 1944. aasta suvel-sügisel tüüpide kaupa



11. Öölahingulennugrupi lahinguvalmis lennukite arv 1944. aasta suvel-sügisel tüüpide kaupa



Graafikutel toodud andmete kohta tuleks märkida, et nendel vaadeldakse 11. Öölahingulennugrupi lennukite arvu alates juuni lõpust, kui kolmas lennusalk oli oma lennukid Liibavist Jõhvi toonud kuni viimase teatiseni enne lennuüksuse likvideerimist. Andmed kajastavad nii üksuses olemasolevate lennukite arvu üksikute tüüpide kaupa (esimene graafik), kui ka seda, kui palju neist antud ajahetkel (teatise andmise päeval) oli tegelikult lahinguvalmis (teine graafik).

Nagu neist andmetest nähtub, oli 11.Öölahingulennugrupi keskmiselt kasutada 19 *He-50*, 9 *Fokker CVE*-d ja 17 *Ar-66*-t, seega keskmine olemasolevate lennukite arv 1944.aasta suvel-sügisel oli 45 lennukit, milledest lahinguvalmis oli keskmiselt 43 lennukit.

Eesti lennuüksuste puht statistilise lahinguvõime hindamiseks lennukitest lähtudes tuleb ülalesitatud lennukite arvule lisada veel merelennusalgas olnud lennukid, mille arv 1944. aasta suvel olevat kõikunud 14-11 lennuki vahel. Võttes mereluureüksuse lahinguvalmis olevate lennukite arvuks orienteeruvalt 10 lennukit (täpsed andmed selle kohta puuduvad), saame üldiseks eesti lennuüksuste keskmiseks lahinguvõime suuruseks (lahinguvalmis lennukite arvuks) 1944. aasta suvel lugeda 50-55 lennukit. Võrdluseks võib nüüd märkida, et Eesti Vabariigi lennuväe suuruseks 1940. aasta sügisel, pärast Nõukoguse Liidu poolt annekteerimist, oli erinevatel andmetel kokku 37-41 lennukit, milledest lahinguvalmis oli ainult 7-8 lennukit. Seega lahinguvalmis lennukite osas on erinevus umbes seitsmekordne.

Kuid need on ainult puht statistilised andmed lennukite kohta, mis ei iseloomusta veel üksuste tegelikku lahinguvõimet. Ei ole üksuse lahinguvõime seotud ju mitte ainult lennukite, vaid ka lendurite arvuga, kes neid lennukeid piloteerivad, samuti tuleks vaadelda ka seda, milliseid lahinguülesandeid tuli lennuüksustel täita.

11. Öölahingulennugrupi lahinguvõime pisut konkreetsemaks analüüsimiseks on otstarbekas graafikutel esitatud ajavahemik jagada kolmeks perioodiks. Neist esimene oleks 30.06-20.08. (tegelikult oleks selle perioodi pikkus isegi peaaegu augusti lõpuni), teine periood oleks 31.08-20.09. ja kolmas periood 30.09.-01.10. Esimest perioodi iseloomustab suhteliselt suur olemasolevate ja lahinguvalmis lennukite arv, mis lahinguvalmis lennukite osas kõikus *He-50* puhul 17-19 lennuki vahel, olles keskmiselt 18 lennukit. *Fokker CVE*-de arv kõikus 7-15 lennuki vahel (keskmiselt 11 lennukit) ja *Ar-66* osas 15-19 lennuki vahel (keskmiselt 18 lennukit). Kokku moodustas lennugrupil vaadeldaval perioodil lahinguvalmis lennukite arv keskmiselt 47 lennukit.

Lenduritega oli asi aga pisut keerukam (lendurite arvu hindamisel on aluseks võetud käesoleva kirjutise lisas, punktis 27 esitatud lendavkoosseisu nimekirjad). Nimelt oli lennugrupi lendurite arv 1944. aasta juuni lõpuks (enne täienduse saabumist Liibavi lennukoolist) ja pärast 10 lenduri saatmist jahilendurite kooli, langenud 15 lendurini, nii et lennuüksuse lahinguvõime sõltus sel ajal mitte lennukite vaid lendurite arvust. Juuni lõpus saabus aga täiendus Liibavi lennukoolist (25 lendurit) ja moodustati ka kolmas lennusalk. Kõige selle tulemusel suurenes nii lennukite kui ka lendurite arv. Juuli algupoolel moodustas *He-50*-tel ja *Fokker CVE*-del lendavate lendurite arv 21 lendurit, millele lisandus 19 lendurit kes lendasid *Ar-66* tel. Kokku oli üksuses nüüd juba 40 lendurit, mis siiski jäi lennukite arvust veel väiksemaks. Augusti alguseks oli Pärnust saabunud aga veel 8 täienduskursusel olnud meest, millega *He-50*-tel ja *Fokker CVE*-del lendavate 1.ja 2. lennusalga lendurite arv tõusis 29-ni, üldse kokku oli lennugrupis aga 48 lendurit, mis oli nüüd enam-vähem võrdne keskmise lahinguvalmis olevate lennukite arvuga.

Augusti lõpul toimus nn. “suur pauk”, millega ühe ööga viidi rivist välja korraga kolm *Fokker CVE*-d ja neli *Arado Ar-66*-t. Järgneval perioodil (31.08-20.09) kõikus lennugrupi lahinguvalmis lennukite arv 36-41 lennuki vahel ja olemasolevate lendurite arv ületas lennukite arvu.

18. septembril lahkus 11. Öölahingulennugrupp Eestist ja seega iseloomustavad järgneva perioodi andmed (pärast 20. septembrit) mitte enam grupi lahinguvalmidust vaid lennukite arvu rännakul Saksamaale.

Mis puutub mereluurelennusalka 1./127, siis teenis selles lennusalgas pärast *Oberleutnant* E. Mardo hukkumist 1944. aasta juulis 9 lendurit, seega veidi vähem kui üksuses orienteeruva hinnangu järgi oli lahinguvalmis lennukeid.

Kuid lennuüksuste lahinguvõime hindamisel tuleb lisaks lennukite ja lendurite arvule vaadelda veel ka seda, milliseid lahinguülesandeid tuli lennuüksustel täita ja mida nende ülesannete täitmine üksuselt nõudis. 11. Öölahingulennugrupi lahinguülesanded nõudsid üsnagi sageli (eriti enne seda, kui bensiinipuudus sakslasi kimbutama hakkas) vastase ründamist kõikide olemasolevate jõududega ("mida rohkem, seda uhkem"). On selge, et sellise ülesande täitmisel tuli lendu saata võimalikult kõik olemasolevad lennuvalmis lennukid ja lendurid. Ja 1944. aasta augustis suutis 11. Öölahingulennugrupp keskmiselt lendu saata 43-44 lennukit, millede õhkusaatmiseks jätkus ka piloote. Septembris oli vajadusel võimalik välja saata 36-41 lennukit. Sooritatud lahingulenduse arv kõikus, olenevalt ilmast, suveöö pikkusest ja sihtmärgi kaugusest, 1-3, septembris isegi kuni 4 lendu lennuki kohta öö jooksul. Eks sooritatu hindamine jääb hindaja südametunnistusele. Igatahes saksa väejuhatus avaldas rohkem kui ühel korral eestlastele lahinguülesannete täitmise eest tänu ja tunnustust.

Mereluuregrupi tegevus oli hoopis teistsugune. Luuret teostati patrullimisega, tavaliselt kaks lennukit patrullis ja enamasti 2-3 patrulli ööpäevas. Kõikide lennukite korraga õhkusaatmiseks puudus lihtsalt vajadus. Ja siin võib ütelda, et lennukäskudele vastavaks patrullimiseks jätkus nii lendureid kui ka lennukeid.

Kõigest ülaltoodust kokkuvõtet tehes võib nüüd aga tekkida küsimus: kui eesti lennuüksused olid sakslaste poolt üldiselt hinnatud, siis miks anti nende käsutusse vananenud lennukid. Kahtlemata lendasid eestlased, välja arvatud jahilendurid, suhteliselt vanematel lennukitüüpidel , mis olid konstrueeritud ajavahemikus 1932-1936. Ja seda sellele vaatamata, et eestlased olid nendele antud lahinguülesandeid hästi täitnud. Kuid täiesti objektiivse hinnangu andmiseks eestlaste olukorra ja varustatuse kohta Saksa lennuväes ei tuleks siiski lähtuda mitte ainult lennukite tehnilistest andmetest, vaid võrrelda eestlaste varustatust ka teiste, Saksa ja Nõukogude Liidu lennuväes analoogilisi ülesandeid täitnud lennuüksuste varustatusega. Ei suutnud Teises maailmasõjas ju ükski sõdiv riik varustada kõiki oma lennuüksusi ainult kõige moodsamate lennukitega, vaid kõikidel riikidel oli käigus ka vananemaid lennukeid, mida kasutati seal, kus see oli võimalik ja osutus otstarbekaks.

Saksa õhusõja ajaloo kohta välja antud raamatute andmetel kasutasid saksa öölahingulennugrupid (*Nachtschlachtgruppen*), mida oli kokku 16, põhiliselt lennukeid *Junkers Ju-87, Arado Ar-66, Gotha Go-145, Heinkel He-46 ja Fiesel Fi-156*. Välja arvatud *Ju-87* oli nende lennukite reisikiirus 150-200 km/h ja kaasavõetavate pommide kogukaal 150 kuni 200 kg. Eriti laialdaselt kasutati lennukeid *Ar-66* ja *Go-145*, mis olid 1930-nendate aastate alguses konstrueeritud tegelikult õppelennukiteks, reisikiirusega 175-180 km/h. Need lennukid, nüüd kergeteks pommitajateks kohaldatuina, võisid kaasa võtta kuni 150 kg pomme (näiteks *Arado Ar-66* kere all oli kolm pommiraami á 50 kg pommile).

Nõukogude Liidu lennuväes kasutati kerge öise pommituslennukina peamiselt 1927. aastal konstrueeritud õppelennukit *U-2* (hiljem ümber nimetatud *Po-2*-ks), mille reisikiirus oli 110-130 km/h ning kaasavõetavate pommide kogukaal võis ulatuda kuni 200 kilogrammini. Ka Eesti Korpuse käsutuses olnud lennueskadrill "Tasuja" oli nende lennukitega varustatud. Veel kasutati öiste pommitajate üksustes ka lennukit R-5, mille reisikiirus oli 190-200 km/h ning kaasavõetavate pommide kogukaal võis kirjanduse andmetel ulatuda kuni 450 kilogrammini.

11. Öölahingulennugrupis kasutusel olnud lennuk *Heinkel He-50* oli konstrueeritud 1932. aastal jaapanlaste tellimusel luure- ja pikeerivaks pommituslennukiks. Lennuk oli 1930-nendate aastatel algupoolel kasutusel ka Saksa õhujõududes. *He-50* reisikiirus oli 190-200 km/h ja kaasavõetavate pommide kogukaal võis ulatuda lennuki tehniliste andmete põhjal kuni 500 kilogrammini. Ka *Fokker CVE* kuulus oma põhiomadustelt enam-vähem samasuguste lennukite klassi. Kirjanduses toodud tehnilised andmed on *Fokker CVE* kohta mõnevõrra erinevad (isegi eesti öölahingulennugrupis oli kahesuguse (*Pegasus* ja *Jupiter*) mootoriga lennukeid. Kuid üldiselt võib öelda, et *Fokker*'i reisikiirus oli umbes 190-200 km/h ning kaasavõetavate pommide kogukaal kuni 250 kg. Kolmas eesti öölahingulennugrupis kasutatud lennuk, *Arado Ar*-66 kuulus, nagu eespool juba öeldud, Saksa öölahingulennuüksustes laialdaselt kasutatavate lennukitüüpide hulka. Seega võib päris kindlasti väita, et eesti öölahingulennugrupp ei olnud lennukite poolest halvemini varustatud enamikust Saksa ja Nõukogude Liidu vastavatest lennuüksustest.

Mereluurelennugrupis (-lennusalgas) kasutusel olnud lennuk *Henschel Hs-126* oli Saksa lennuväe standardlähiluurelennukiks veel 1939. aastal, Poola sõjakäigu ajal ja vahetati välja alles 1941.-1942. aastal *Focke Wulf Fw-189* vastu (Nõukogude Liidus tuntud "Raami" nime all). Mereluurelennuk *Arado Ar-95* konstrueeriti nagu *Hs-126*-ki 1936. aastal ja oli peamiselt mõeldud müümiseks välismaale (osa valmistatud lennukeid müüdigi Tšiilile). Suurtes seeriates see lennuk ehitamisele ei läinud. Pärast sõja puhkemist Saksamaa ja Nõukogude Liidu vahel, kui lennukite müük välismaale peatati, kasutati valmisehitatud lennukeid algul 125. Mereluurelennugrupi poolt Läänemere luureks kuid, nagu eespool juba kirjutatud, pärast 125 Mereluurelennugrupi varustamist teiste lennukitega ja Mustale merele üleviimist jäid *Aradod* seisma kuni eestlastele üleandmiseni. Mõlema lennukitüübi kasutamist suhteliselt vaiksemas rindelõigus, Soome lahe ja Läänemere luures ning allveelaevade vastases võitluses võib lugeda küllaltki põhjendatuks.

Nüüd tuleks siis küsida, miks siis eesti lendurid täitsid just selliseid ja mitte teistsuguseid ülesandeid, mis oleks eeldanud nende varustamist kõige kaasaegsemate lennukitega. Selle kohta on raske midagi kindlamat öelda, kuid võib oletada, et lennuüksuste moodustamise algperioodil mängis siin rolli sakslaste vastumeelsus välismaalasi oma lennuväe ridades näha ja kui see lõpuks murtud sai, siis luges ilmselt seegi, et ajal, mil sakslastel puudusid veel andmed eestlastest lendurite lahinguvõime kohta, peeti otstarbekaks neid rakendada eelkõige seal, kus see oli lihtsalt teostatav ja tõi kohest kasu, ilma eriliste kulutusteta täiendavale väljaõppele. Lennukooli loomise ja veelgi enam, jahilendurite (nii eestlaste kui lätlaste) väljaõpetamise mõte tekkis ja küpses nähtavasti aegamööda, kui selgus, et eesti lennuüksused näitasid ennast igati lahinguvõimeliste üksustena ja Saksa väejuhatus jõudis välismaalastega lennuväes harjuda. Selleks ajaks olid asjalood aga juba nii kaugel, et mingist suuremast, terveid üksusi hõlmavast ümberõppest enam eriti juttu olla ei saanud.

Enne kui lõpetada eesti lennuüksuste tegevuse kirjeldamine oleks ehk otstarbekas teha ka väikene korrektuur mõningate vigade osas, mida paljud välismaal avaldatud kirjutised ja isegi saksa arhiiviandmed eesti lennuüksuste kohta sisaldavad. Kõige olulisemana neist tuleks ehk märkida, et mitmete kirjandusallikate kohaselt moodustati 11. Öölahingulennugrupi kolmas lennusalk 1943. aasta detsembris. Kusagil eksisteerivates staabipaberites võis see ju nii ollagi. Tegelikult aga moodustati kolmas lennusalk alles 1944. aasta juunis, Liibavi lennukoolist 11. Öölahingulennugrupile täienduseks tulnud lendurite ja tehnilise personali baasil.

Eksitusi on ka lennusalkade numeratsioonis. 11. Öölahingulennugrupi moodustamisel ei saanud senisest 127. Mereluurelennugrupi kolmandast lennusalgast mitte uue lennugrupi teine (nagu saksa arhiiviandmed räägivad), vaid esimene lennusalk, samal ajal kui senine teine lennusalk säilitas oma numbri ka uues üksuses. Ka lennukite osas on mõningad andmed pisut

sassi läinud. Näiteks mainitakse kolmanda lennusalga lennukite hulgas arhiiviandmetel lennukit *Henschel Hs-126*, mida ükski kolmanda lennusalga lendur oma ihusilmaga mitte kunagi näinud, veel vähem sellel lennanud, ei ole. Samal ajal lendas 3. lennusalga koosseisus üks *Heinkel He-50* ja üks *Fokker CVE*, mis ametlikes dokumentides on nähtavasti jäänud aga vastavalt teise ja esimese lennusalga kirja. Kuid viimased vead ei ole põhimõttelist laadi ja väärivad seepärast ehk ainult lühidat äramärkimist.

Nüüd aga eesti lennuüksuste tulevikuplaanidest. Olgugi, et eesti lennuüksuste tegevus lõppes 1944. aasta sügisel, pakub lugejale siiski ehk huvi ka see, millisena oli lennuüksuste areng planeeritud siis, kui Saksamaa ei oleks veel kokku varisenud. Selle juures ei saa aga mitte mingil juhul mööda vaadata *Hauptmann* Johannes Undi tegevusest.

Hauptmann J. Unt oli Eesti kõrgema sõjakooli lõpetanud administratsiooni alal ja enne sõda olnud Eesti sõjakoolis ohvitserideklassi ülem. Lendavkoosseisu ta ei kuulunud. Eesti lennuüksusese tuli ta G. Buschmanni kutsel ja mitme lendurohvitseri soovitusel käsundusohvitseriks, kes hakkas tegelema eesti lennuüksuste arengukavade väljatöötamisega. Liibavi lennukooli loomisel sõitis *Hauptmann* Unt Liibavisse, et olla abiks kooli loomisel. Edasi oli ta kaasaegsete mäletamist mööda aga pidevalt liikvel, viibides peale Liibavi vaheldumisi lühemat aega veel Jõhvis, Pärnus, Adaveres ja Tallinnas, kus tal oli oma staap, mis asus Tartu maanteel, endise Sõdurite Kodu ruumes.

Eesti lennuüksuste arengukavadega tegeles ta pidevalt ja enne lennuüksuste Eestist lahkumist olevat tal olnud välja töötatud täielik kava Eesti Lennuväeleegioni moodustamiseks. Autor ise seda kava loomulikult näinud ei ole, küll aga kuulnud mitmelt lendurohvitserilt. Ka oma pärast sõda kirjutatud kirjades, mida autorile on tsiteeritud, on *Hauptmann* Unt sellest rääkinud. Selles üksuses, mis arvatavasti oleks lõplikult moodustatud kohe pärast neljanda lendurite kursuse lõpetamist Pärnus 1944. aasta sügisel, olevat ette nähtud olnud kaks öölahingulendurite gruppi, mereluure ja jahilendurite üksus ning lennukool. Leegioni ülemaks olevat olnud ette nähtud endise Eesti lennuväe kolonelleitnant Eduard-Gustav Reissaar, lennukooli ülemaks pidi saama aga *Hauptmann* Harry Anelin. (Ei ole muidugi võimatu, et juhul, kui sakslaste käsi oleks paremini käinud ja eesti lennuüksuste areng jätkunud, oleks ühe öölahingulennugrupi asemel moodustatud edaspidi mingi muu lahingulennuüksus, kuid need on ainult oletused, mida mitte millegagi kinnitada ei saa.)

Et Eesti Lennuväeleegioni loomisega tõsi taga oli, seda kinnitavad ka mõned arhiivist, lennuväe hooldusohvitseri dokumentide hulgast leitud käskkirjad, millest esimene kannab märget *Geheim* (salajane) ning on dateeritud 24. augustil 1944. aastal. Selle käskkirjaga moodustati Eesti Lennuväeleegioni (*Luftwaffen Legion Estland*) staap ja tehakse lennuväeleegioni juhtimine esialgselt selle staabiülema, *Hauptmann* J. Undi ülesandeks. Lisaks lennuväeleegioni sataabi moodustamisele määratakse käskkirjaga ka leegioni alluvussuhted ja tegevus. Vastavalt käskkirjale allus Eesti Lennuväeleegion nii operatiivselt kui ka teenistuslikult Saksa 1. Õhulaevastikule (*Luftflotte 1*), kusjures leegioni ülesandeks oli eesti lennuüksuste teenistuslik juhtimine ja inspekteerimine ning sidepidamine kohalike võimudega. Leegioni ülemale (keda selle käskkirjaga aga veel kohale ei määratud) anti eesti lennuüksustes teenivate eestlaste üle rügemendiülema distsplinaarvõim. (Siinkohal tuleb eksiarusaamade vältimiseks märkida, et Eesti Lennuväeleegionil ei olnud mitte mingisugust suhet SS-leegioniga ja leegion allus täielikult lennuväele.)

Et *Hauptmann* Unt asus Eesti Lennuväeleegioni staapi kohe ka formeerima ja tööle panema, seda tõendavad veel mõningad leitud käskkirjad. Paraku tõmbas kõikidele nendele ilusatele, Eesti Lennuväeleegioni lõpliku moodustamise plaanidele kriipsu peale Eesti mahajätmine 1944. aasta septembris ja sellele järgnenud eesti lennuüksuste likvideerimine Saksamaal, mil koos lennuüksustega likvideeriti ka Eesti Lennuväeleegion.

G e h e i m .

Lw. Legion Estland.
S t a b .

O.U., d.24.08.44.

L e g i o n s b e f e h l Nr. 1.

1.Gemäss Lfl.Kdo.1.O.Qu.Nr.7184/44 geh.Ib v.10.08.44. wird mit sofortiger Wirkung auf dem Kommandowege

Stab Lw. Legion Estland in Reval

aufgestellt.

2.Durchführung durch Kommandeur der Lfl.Tr.1. in Verbindung mit dem estn. Verbindungsoffizier Ergänzungsfliegergruppe Estland.

3.Besetzung der Planstellen durch Lfl.Kdo.1,II.

4.Unterstellung:
a)einsatzmässig) Kdr.d.Lfl.Truppen.
b)truppendienstlich)
c)wietschalfliche Belange regelt Lfl.Int.

5.Aufgaben:
a)truppendienstliche Betreuung der estn.Lw. Einheiten.
b)Inspektonsbefugnisse gegenüber den estn.Lw. Verbänden nach Einverständnis des Lfl.Kdo.1.
c)Erfassung von Personal der ehemaligen estn.Lw.
d)Verbindung zu den landeseigenen Dienststellen.

6.Kommandeur der Lw.Legion Estland erhält gegenüber den estn.Angehörigen der Lw.Einheiten die Disziplinarbefugnisse eines Regimentskommandeurs gemäss L. Dv. 3/9, §16

7.Truppendienstlich sind dem Kommandeur der Lw.Legion Estland unterstellt sämtliche estnische Luftwaffen-Einheiten.

8.Kriegsgeliederungsmässige Zugehörigkeit Mobhauptlisten und Feldpost. Nr., wie Stab Kdr.Lfl.Tr.1.
Fp.Nr.55 150.

9.Gemäss Lfl.Kdo.1, II.Nr.7346/44,IIa v.17.8.44. wird mit sofortiger Wirkung Hptm.(z.V.) U n t (Johannes) mit der vorläufigen Führung der Lw.Legion Estland beauftragt.

Verteiler:
im Entwuef.

H a u p t m a n n .
M. d. v. F. b.

Eesti Lennuväeleegioni käskkiri nr. 1 leegioni staabi moodustamise ja alluvussuhete ning ülesannete määratlemise kohta.

Siinkohal tuleks aga märkida, et lätlastel oma lennuväeleegioni (*Luftwaffen Legion Lettland*) loomine siiski õnnestus. Nii oli lätlaste andmetel Saksa õhujõudude ülema käskkirjaga juba 11. augustil Läti Lennuväeleegioni ülemaks määratud *Oberstleutnant* (kolonelleitnant) Janis Rucels. Väärib märkimist, et Läti Lennuväeleegioni koosseisus olid peale lennuüksuste ka õhutõrje-suurtükiväe üksused. Nagu eespool juba räägitud, likvideeriti 1944. aasta oktoobris nii eesti, kui ka läti lennuväeleegion ja lennuüksused.

Kuid eesti lennuüksuste osas oli ka teistsuguseid plaane, mille kohta tol ajal midagi teada ei olnud ja mis alles nüüd, paljude aastate möödudest on Soome arhiividest välja tulnud. Käesoleva raamatu autor ei tea, kuivõrd tõsiselt oli alljärgnev kavatsus ette valmistatud, sest täiendavaid, asja kinnitavaid andmeid selle kohta tal ei ole ja põhjalikumaks uurimiseks puuduvad autoril ka võimalused, kuid ta arvab, et n.ö. igakülgse ülevaate andmiseks eesti lennuüksustega seotud tulevikukavatsustest võiks ka selle loo ära tuua.

Nimelt avastati Soome arhiivis dokument, mis kujutab endast Soome Õhujõudude ülema käsul koostatud Õhujõudude Staabi ettekannet Peastaabi luureosakonnale 24.08.1944. Toodud ettekandes teatatakse, et 13. augustil 1944. aastal olevat kol-ltn Ilanko teate kohaselt Munkkiniemis, 5. lennurügemendi staabis käinud eestlane, lendur-kapten Anelin, kes uuris võimalust eesti lendurite ületulekuks Soome Õhujõudude teenistusse juhul, kui Eesti peaks taas venelaste kätte langema. Jutt oli umbes 50 lendurist, 10 vaatlejast ning 50 lennukimehaanikust. Soome õhujõudude ülema arvamus asja kohta oli, nagu teatises märgitud, et Soome õhujõud võtaksid eestlased vastu küll kui küsimus muutub aktuaalseks, kuid vaevalt neid lennuteenistuseks kasutada saab, sest neile tuleks eelnevalt anda kalliksminev koolitus Soomes kasutusel olevatele lennukitele. Kuid neid saaks kasutada muudes ülesannetes. Lennukimehaanikud oleksid aga kasutamiskõlvulikud.

Võib oletada, arvestades asjaolu, et kogu lugu tuli ilmseks alles aastakümnete möödumisel, et ilmselt sooritas kapten Anelin selle käigu Soome isiklikul initsiatiivil, ilma teisi lendurohvitsere asjast informeerimata. Nähtavasti ei olnud aga soomlaste poolt esitatud tingimused kapten Anelinile vastuvõetavad, või mängis siin rolli ka soomlaste varstine sõja lõpetamine, sest rohkem sellest asjast midagi kuulda ei ole olnud ja eestlaste üleminek Soome õhujõududesse igatahes teoks ei saanud.

Tehes nüüd kogu loost lõpetuseks kokkuvõtte, võib öelda, et ehkki enamik eesti lendureid ei lennanud Teise maailmasõja ajal Eestit kaitstes just selliste lennukitega, nagu nad oleksid ehk soovinud ja kahtlemata ka võimelised olnud, püüdsid nad neile antud piiratud võimaluste tingimustes anda siiski oma parima, et täita oma sõdurikohust ja kaitsta oma kodumaad idast tuleva vaenlase vastu. Ja et see neil ei õnnestunud, ei olenenud paraku neist, sest nemad olid üksnes etturiteks suurriikide vahelises heitluses, vaid üldisest sõja käigust, mis otsustas ilma nende rahvastelt küsimata ka paljude väikeriikide saatuse.

ILMAVOIMIEN ESIKUNTA
Ye-osasto

N:o 2971/Ye.2/tle henk.

SALAINEN

24.8.1944
3/CH/IA

T 19290/85

Asia: Virolaisten lentäjien siirtyminen Suomen Ilmavoimiin.

Viite: Ev.luutn. Ilangon ilmoitus.

Päämaja,
Tiedustelujaoston Päällikkö.

Lentorykmentti 5:n komentajan, everstiluutnantti E. Ilangon ilmoituksen mukaan kävi Lentorykmentti 5:n Kaikännassa Munkkiniemessä 13.8.44 komentajakapteeni Voionmaan seurassa virolainen lentäjäkapteeni A n e l i n, joka nykyään palvelee lentäjänä saksalaisten alaisessa muodostelmassa Tallinnassa ja oli tullut Suomeen salateitse ilman viranomaisten lupaa ottaakseen yhteyden meikäläisiin sotilasviranomaisiin. Kapteeni Anelin'in ilmoituksen mukaan olisivat virolaiset lentäjät halukkaita tulemaan Suomen Ilmavoimien palvelukseen siinä tapauksessa, että vihollinen saisi jälleen haltuunsa Viron. Virolaisten käsityksen mukaan joutuvat he Viron menetyksen jälkeen siirtymään saksalaisten mukana Saksaan ja tulevat ehkä sijoitetuksi sellaisille rintamille, missä taistelemisella ei ole pienintäkään merkitystä Viron uudelleen vapauttamiseksi. Suomen Ilmavoimiin haluaisi siirtyä noin 50 ohjaajaa, 10 tähystäjää ja noin 50 lentokonemekaanikkoa.

- 2 -

Ilmavoimien komentaja on käskenyt saattamaan yllä olevan Päämajan tietoon sekä ilmoittamaan omana mielipiteenään, että Ilmavoimat ottavat kyllä vastaan virolaiset, jos kysymys tulee ajankohtaiseksi. Ohjaajia ja tähystäjiä, ehkä joitakin poikkeuksia lukuunottamatta, tuskin voidaan käyttää lentopalvelukseesa, sillä heille olisi annettava kalliiksi tuleva koulutus meillä käytännössä olevalla kalustolla ja sitäpaitsi kaikkiin ehkä ei voi täysin luottaa. Heitä voidaan kuitenkin käyttää edullisesti muissa tehtävissä. Lentokonemekanikot ovat sellaisenaan käyttökelpoisia.

Käskystä:

Ye-osaston päällikkö
Everstiluutnantti

R. Pajari
R. Pajari

Ye.2:n päällikkö
Majuri

Osk. Haaki
Osk. Haaki.

Tiedoksi:
Ev.luutn. Ilanko.

Soome õhujõudude juhtkonna ettekanne Peastaabi luureosakonnale eesti lendurite ületulekusoovi kohta Soome õhujõududesse (koopia)



Eesti lennuüksuste arengukavade ja väljaõppe organiseerimisega ning lennuväeleegioni moodustamisega tegeles *Hauptmann* Johannes Unt

Põhilised eesti lennuüksustes lahingutegevuseks kasutatud lennukid:

Eesti jahilendurite sõjaratsuks oli *Focke wulf Fw-190*



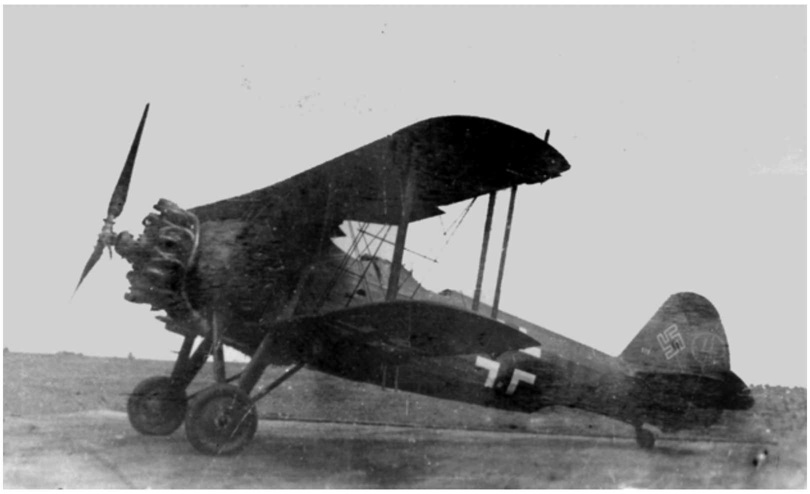


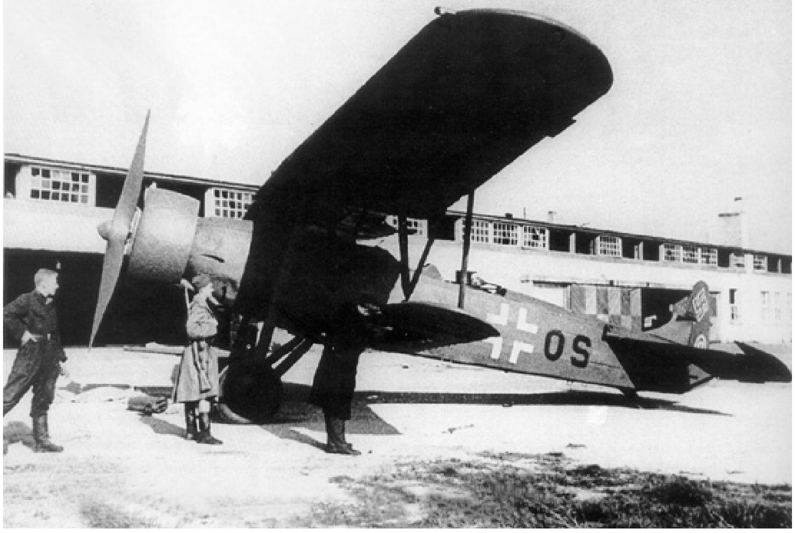
Põhiliseks 127. Mereluure lennugrupi lahingulennukiks oli *Arado Ar-95*.



Rannikuluureks kasutas 127. Mereluure lennugrupp ka lennukeid *Henschel Hs-126*

11. Öölahingulennugrupi põhiliseks lahingulennukiks oli *Heinkel He-50*





1944. aasta kevadtalvel lisandusid *Heinkel'*itele ka *Fokker CVE*'d

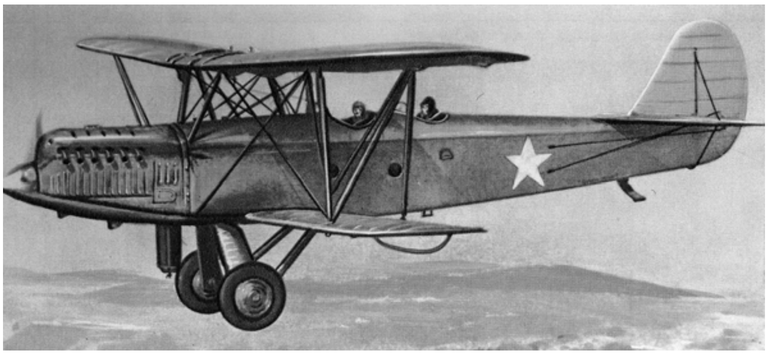


11. Öölahingulennugrupi kolmas lennusalk oli varustatud lennukitega *Arado Ar-66*

Olgu järgnevalt võrdluseks toodud ka Nõukogude Liidu öiste pommitajate üksustes kasutatud lennukid

Kõige enam kasutatavaks lennukitüübiks Nõukogude Liidu öiste pommitajate üksustes oli U-2 (hiljem ümber nimetatud Po-2-ks)





Laialdast kasutamist leidis ka algselt luure- ja kergeks pommituslennukiks loodud R-5

L i s a d

Fakte ja kommentaare

1 Inglise firma *Hawker Aircraft Ltd* poolt konstrueeritud ja toodetud ning Inglise lennuväes 1930. aastal kasutusele võetud luure- ja kergepommituslennukid *Hawker Hart* osteti Eesti lennuväele 1932. aastal. Kokku osteti 8 *Hawker Hart II.* Lennuki maksimaalne kiirus oli kirjanduse andmetel 305 km/h, ta oli relvastatud kahe kuulipildujaga ning võis kaasa võtta kuni 550 kg pomme.

Õppe-treeninglennukid *PON-1A* olid Eestis konstrueeritud ja ehitatud Lennuki konstruktoriteks olid Voldemar Post, Otto Org ja Rein Neudorf. 1936. aastal sai Eesti lennuvägi neid lennukeid 4 tükki. Lennuki kiirus oli 160 km/h

Õppe-treeninglennukid *PTO-4* konstrueeriti ja ehitati 1938. aastal samuti Eestis. Konstruktorid: V. Post, R. Tooma (enne eestistamist Neudorf) ja O. Org. Eesti lennuvägi sai 2 lennukit, neist ühe kinnise kabiiniga. Lennuki maksimaalkiirus oli 245 km/h ning ta oli väga heade vigurlennuomadustega. Eesti lennuväel oli plaanis tellida neid lennukeid endale12 tükki, kuid 1940. aasta sündmuste tõttu jäi asi katki.

2 Lenduritest arreteeriti kolonel Aleksander Vernik, kolonelleitnant Hans Kitvel, majorid Voldemar Andresen, Evald Döring (ainus kes vangilaagrist lõpuks tagasi tuli ja Aleksander Braun ning kaptenid Harald Kirsipuu ja Voldemar Neeme. Reservis olnud lendurite arreteerimise kohta täpsemad andmed autoril kahjuks puuduvad

3. Kõikide Jägalast metsa põgenenud meeste nimesid ei ole autoril kahjuks õnnestunud välja selgitada. Juhan Laanese ja Valdo Kopli mäletamist mööda olid esimese, 23 mehelise grupi koosseisus:

1. major Peeter Juhalain
2. kapten Harry Anelin
3. kapten Aavo Ürgsoo
4. kapten Edgar Mesikep
5. kapten Oskar Aksel
6. kapten Juhan Kalmet
7. kapten Arnold Streimann
8. kapten Oskar Pirbe
9. kapten Johannes Talvik
10. kapten Anton Kuuspalu
11. nooremleitnant Jaan Leppiko
12. nooremleitnant Eduard Lepp
13. nooremleitnant Martin Terts
14. nooremleitnant Mart Napa
15. nooremleitnant Ants Repnau
16. nooremleitnant Osvald Talmet
17. nooremleitnant Valdo Kopli
18. nooremleitnant Leopold Kruusmägi
19. nooremleitnant Raimond Ots
20. portupeeaspirant Harry Kõllo
21. portupeeaspirant Remi Milk
22. portupeeaspirant Leino Oru
23. allohvitser (autojuht) Johannes Metsla

4. Teises grupis, kes kadus Jägala mõisast videvikus vaikselt jõe ääres oleva piiritusevabriku taha võssa ja alustas sealt kiirmarssi metsa sügavusse olid:

1.	kapten	Johannes Kant
2.	kapten	Valter Reili
3.	kapten	Karl Roovet
4.	kapten	Oivo Soots
5.	kapten	Richard Teder
6.	nooremleitnant	Koit Kava
7.	nooremleitnant	Evald Mardo
8.	nooremleitnant	Hugo Nõmm
9.	portupeeaspirant	Karl Lumi
10.	portupeeaspirant	Lembit Raidal
11.	portupeeaspirant	Juhan Laanes
12.	portupeeaspirant	Tarmo Rae
13.	portupeeaspirant	Vello Maks

Selle grupiga ühines mõni päev hiljem vanemseersant Herman Tombah, kes oli Venemaale evakueeritavate sõjaväelaste rongist Raasikul maha hüpanud. Veelgi hiljem liitus grupiga veel kolm Erna grupi meest, kes olid Soome armee mundris ja ka kergerelvadega varustatud. Nende juhiks olevat olnud vänrikki Detlef Grau, kes oli kunagi õppinud ka Eesti lennukoolis, kuid sealt distsipliinirikkumise pärast 1939. aastal kõrvaldatud (J. Laanese andmed)

Osa mehi, nagu näiteks kaptenid Otto Pork, Artur Asu ja Juhan Ainjärv (neid mehi olevat rohkem olnud, kuid nimed ei ole autorile teada) tegutsesid põgenedes omal käel ja kadusid lihtsalt vaikselt ära.

5. Gerhard Buschmann sündis 17. juunil 1910 Poltaavas. Lõpetas 1927. aastal Tallinnas Saksa Reaalkooli. Tegeles Eesti Aeroklubis puri- ja mootorlennuga ning juhatas kuni Saksamaale siirdumiseni aeroklubi purilennusektsiooni. Mitmekülgse sportlasena tegeles peale lennuspordi veel mitmete teiste spordialadega, neist edukamalt purjetamise ja jääpurjetamisega. Oma vaadetelt oli väga eestimeelne mees. Oli esimese eestlastest koosneva lennuüksuse *Sonderstaffel Buschmann*'i organiseerijaks ja ülemaks. Pärast 127. Luurelennugrupi loomist suunati algul vaatlejaks saksa lähiluurelennuüksusesse Siverskajas, edasi aga, pärast ohvitseridekooli lõpetamist, oli Berliini lähedal asunud staabi – *General der ausländischer Flieger* – juures, mis tegeles välismaalastest koosnevate (peamiselt Vlassovi armee) lennuüksustega. *Oberleutnant* A. Rebase mäletamist mööda olevat ta ka eesti jahilenduritele, kui need uuesti lendama said, palka maksnud. Suri USA-s 1981. aastal.

6. Saksa *Staffel* vastas Nõukogude lennuväes eskadrillile, *Fliegergruppe* vasteks oli aga polk. Edaspidi on *Staffel'*i asemel kasutatud Eesti lennuväes kasutusel olnud nimetust lennusalk. Et saksa *Fliegergruppe'*le Eesti lennuväes tinglikult vastanud nimetust – divisjon – aga sõja ajal ei kasutatud (saksa *Division'*ile vastas diviis), siis on ka selles raamatus jäädud lennugrupi juurde.

7. Auastmete andmisel said "nühkida" Eesti sõjaväe kõige madalama auastmega ohvitserid – reservist tulnud lipnikud, sest neile antud auastet – *Oberfähnrich* – Saksa sõjaväes ohvitseriauastmeks ei loetud. (Vt. lisa "Mõningaid üldisi teadmisi Saksa lennuväest", punkt V.)

Mõnevõrra segane on lugu *Leutnant*'ide ja *Oberleutnant'*idega. Eesti lennuväes 1940. aastaks Saksa *Oberleutnant'*i auastmele vastanud Eesti leitnandi auastmega lendureid ei olnud. Saksa *Leutnant'*i auaste Eesti lennuväe nooremleitnantidele ja

portupeeaspirantidele, kelledest osa ülendati hiljem *Oberleutnant'*iks. Et aga täpsed andmed selle kohta, keda ja millal just ülendati, puuduvad, siis võib käesolevas kirjutises *Leutnant'*ide ja *Oberleutnant'*ide auastmetes esineda ebatäpsusi.

Seoses auastmetega tuleks siinkohal rääkida veel ühest loost. Nimelt olevat 1944. aasta suve lõpul Lennuväeleegioni staabiülema *Hauptmann* J. Undi ettepanekul tulnud käskkiri kõikide Eesti lennukooli kahe viimase kursuse aspirantide (ja vist ka mereluurelennusalgas teenivate teistest väeliikidest lennuväkke tulnud ja seal vaatlejate kursuse lõpetanud ohvitseride), kes seni olid *Leutnant'*id ülendamiseks *Oberleutnant'*ideks. Käskkiri olevat tulnud aga vahetult enne Eestist lahkumist, nii et kas ja kuivõrd seda täideti on autoril teadmata (R. Milk olevat oma ülendamisest näiteks teada saanud alles pärast Rootsi lendamist). See suurendab veelgi segadust *Leutnant'*ide ja *Oberleutnant'*idega.

Ka madalamate auastmetega on asi segane, sest keda ja millal just ülendati, ei ole teada. Seetõttu ei tarvitse raamatus toodud auastmed alati päris õiged olla. Nii näiteks ilmus Lennuväeleegioni käskkiri, millega lennukooli lendurite kursuse lõpetamine loeti ühtlasi ka allohvitseridekooli lõpetamiseks. Paraku võib aga öelda, et hiljem, lennuüksustes, ülendamistega enam eriti lahked ei oldud ja enamik Liibavi lennukoolist tulnud lendureid ja pardalaskureid jäid sellele auastmele pidama (vaatamata teenistusajale ja autasudele), mis neil lennukoolist tulles oli olnud.

8. 1943. aasta märtsis alanud vaatlejate kursusel õppisid:

1. *Leutnant* Märt Einila
2. *Leutnant* Jüri Ester
3. *Leutnant* Valentin Härm
4. *Leutnant* Korneli Kallas
5. *Leutnant* Arno Kokk
6. *Leutnant* Raymond Kulli
7. *Leutnant* Roman Küttis
8. *Leutnant* Juhan Laanes
9. *Leutnant* Edgar Martenson
10. *Leutnant* Paul Pärna
11. *Leutnant* Anatol Rebane
12. *Leutnant* August Rebane
13. *Leutnant* Johannes Roomets
14. *Leutnant* Leo Saar
15. *Leutnant* Ilmar Saarne
16. *Leutnant* Evald A. Stein
17. *Leutnant* Harald Säde
18. *Leutnant* Heino Tammerk
19. *Leutnant* Robert Tomingas
20. *Leutnant* Ants Vilo
21. *Oberfähnrich* Aksel M. Kessler
22. *Feldwebel* Alfred Viltrop

Neist olid lendurid: M. Einila, J. Ester, A.M. Kessler, A. Kokk, R. Kulli, R. Küttis, J. Laanes, E. Martenson, A. Rebane, A. Rebane, H. Säde ja A. Viltrop, kes hiljem lenduritena lendama hakkasid.

9. Pardalaskurite kursuse lõpetasid (A. Putmakeri andmetel):

1. *Unteroffizier* Robert Mahlberg
2. *Unteroffizier* Erich Masing
3. *Unteroffizier* Boris Sade
4. *Gefreiter* Ants Aavik
5. *Gefreiter* Franz Arm
6. *Gefreiter* Lembit Järver
7. *Gefreiter* ? Kildemaa
8. *Gefreiter* Endel Kukk
9. *Gefreiter* Eduard Körtsini
10. *Gefreiter* Arvo Putmaker
11. *Gefreiter* Endel Pärlioja

12. *Gefreiter*	Enn Rada
13. *Gefreiter*	Johannes Õispuu

Pardalaskurite kursusega alustas 15 meest. Kursustelt lahkus enne lõpetamist Endel Andre, teise lahkunu nime on aeg aga sõjakaaslaste mälust kustutanud. Et kõikide kursusel osalenud meeste auastmed ei ole täpselt teada, siis on madalamate auastmetega meeste puhul auastmeks märgitud *Gefreiter*. Pardalaskuritest õppisid hiljem Pärnus lendurite kursusel A. Aavik, F. Arm, E. Masing ja E. Pärlioja, R. Mahlberg aga omandas vaatleja kutse.

10. Venemaale saadeti kaheks kuuks stažeerima viis paremat lõpetajat, kes jaotati saksa üksustesse kolmes grupis: L. Järver ja A. Putmaker, samuti E. Pärlioja ja J. Õispuu lendasid *Junkers Ju-88*-tel, B. Sade aga *Dornier Do-217*-tel.

Sellest ajast on A. Putmakeril meeles väike humoorikas looke, kuidas nende üksusse oli lennukoolist tulnud üks värskelt vaatlejate kursuse lõpetanud leitnant. Oma esimesel lahingulennul oli ta imestunult tähendanud, et huvitav, milliseid väikesi valgeid pilvekesi küll Venemaa taevas leidub. Allohvitserist lendur, vana kogenud rindekala oli seepeale pisut muianud ja ütelnud, et *Herr Leutnant* võtku teadmiseks, et nii näeb *Flak* (õhutõrje) välja, sest nende pihta just praegu parasjagu põmmutatakse.

Pärast stažeerimiselt naasmist lendasid pardalaskurid algul veel mõnda aega mereluure lennugrupis edasi, siis aga saadeti nad 11. Öölahingulennugruppi, kuhu saabuti siis, kui lennugrupp paiknes juba Idritsas. Teised pardalaskurite grupis õppinud, välja arvatud R. Mahlberg, olid sinna saadetud juba varem.

11. Teine lennusalk läks Venemaale *Hauptmann* A. Ürgsoo andmetel 28. juulil. Lennusalga koosseisus olid lenduritest (J. Laanese andmetel):

1. *Hauptmann*	Valter Reili	salgaülem
2. *Leutnant*	Jaan Leppiko	tehniline ohvitser
3. *Leutnant*	Tarmo Rae	eriülesannetes ohvitser
4. *Leutnant*	Evald Mardo	
5. *Leutnant*	Mart Napa	
6. *Leutnant*	Georg Poolma	
7. *Leutnant*	Ants Repnau	
8. *Leutnant*	Osvald Talmet	
9. *Feldwebel*	August Rae	
10. *Feldwebel*	Valerian Sontak	

12. Sellele vaatamata, et mereluurelennusalk jäi pärast eraldumist tegutsema üksiku lennusalgana 1./127, täitis ta siiski niivõrd olulisi ülesandeid, et ta staap jäi tegutsema lennugrupi staabile vastava koosseisuga. Üksuse staabiülemaks oli *Hauptmann* Harry Anelin, kelle alluvuses oli peale abi (*Leutnant* Remi Milk) veel kolm komandopunkti (*Befehlstelle*) korrapidajat, kes pidasid ööpäevaringset valveteenistust. Need mehed olid *Leutnant* Oskar Illistom, *Oberfähnrich* Osvald Randva ja *Unteroffizier* Robert Mahlberg. Neist siirdus O. Randva hiljem Pärnusse lendurite kursusele, R. Mahlberg, kes oli lõpetanud pardalaskurite kursuse, omandas hiljem aga ka vaatleja kutse.

13. Üksiku mereluurelennusalga ülem *Oberleutnant* (hiljem *Hauptmann*) William Laanekõrb (sündinud 28. mail 1910 ja lõpetanud Tallinna Reaalkooli) ei kuulunud eestiaegsete sõjaväelendurite hulka, vaid tegutses enne sõda Eesti Aeroklubis, kus ta (1938. aastal välja antud aeroklubi liikmete nimekirjas toodud andmetel) oli klubi

sekretär. Oli tunnustatud sportlendur, kes Eesti koondvõistkonnas oli osalenud ka Balti riikide lennuspordivõistlustel. Samuti oli ta tuntud hea purjesportlasena. *Buschmannstaffel'*i loomisel oli ta olnud üks innukamaid kaasalööjaid. W. Laanekõrb oli üks neid sõjakooli mittelõpetanud mehi, keda peeti ohvitseriauastme ja kohe ka lennusalga ülema ametikoha vääriliseks. 1944. aasta oktoobris, paar nädalat enne lennusalga 1./127 likvideerimist, anti *Hauptmann* William Laanekõrbile tunnustusena silmapaistva vapruse eest, lisaks talle juba varem antud aumärkidele, ka Aupokaal eriliste saavutuste eest õhusõjas (*Ehrenpokal für besondere Leistungen im Luftkrieg*).

14. Liibavi lennukooli ülema *Major* Walter Endresi isa Theodor Endres oli suurtükiväekindral, (*General der Artillerie)* Rüütliristi kavaler ja üsnagi mõjukas isik.

15. Kogu õppekompanii korra ja päevaplaani täitmise eest hoolitses vilega märku andes korrapidaja allohvitser. Väeosas oli nii korrapidaja ohvitser (*Offizier vom Dienst* - lühidalt *OvD*) kui ka korrapidaja allohvitser ning sellele abiks korrapidaja *Gefreiter* (vastavalt *Unteroffizier vom Dienst* ja *Gefreiter vom Dienst* – lühidalt *UvD* ja *GvD*). Korrapidajaks oldi korda mööda ja korrapidamisteenistus kestis 24 tundi. Korrapidaja allohvitser ja *Gefreiter* olid lätlaste ja eestlaste jaoks eraldi. Korrapidajate eritunnuseks oli kollane akselbant ja lisaks sellele pidi nad väljaspool korrapidaja ruumi viibides kandma kiivrit.

16. Esimesel lendurite kursusel (lühiajalisel täienduskursusel) alustasid õppimist:

1. *Leutnant* Arno Kokk
2. *Leutnant* Roman Küttis
3. *Leutnant* August Rebane
4. *Leutnant* Raymond Kulli
5. *Oberfähnrich* Aksel-Meinhard Kessler
6. *Unteroffizier* Endel Sihver

Nad kõik peale R. Kulli olid sõjaväe reservlendurid, viimane oli oma väljaõppe saanud aga Eesti Aeroklubis. A. Kokk haigestus hiljem ja pandi pärast kursuse lõpetamist haiglasse. Tema edasise käekäigu kohta andmed puuduvad. Eesti lennuüksuste koosseisus teda kusagil enam mainitud ei ole. Ühtedel andmetel olevat ta pärast sõda Saksamaal tiisikusse surnud.

17. Teine eesti lendurite kursus alustas Liibavi lennukoolis oma tegevust novembri algul (esimene lennupäev oli 10. november) ja sai lenduritunnistused kätte (allakirjutamise kuupäev) 3. juunil 1944. Õppimist alustas 28 kursanti:

1. *Leutnant* Otto Tamm
2. *Oberfähnrich* Väino Kõrb
3. *Oberfähnrich* Oskar Nõmm
4. *Oberfähnrich* Viktor Sova
5. *Oberfähnrich* Virgo Vallner
6. *Feldwebel* Boris Pärl
7. *Unteroffizier* Evald Kaasik
8. *Unteroffizier* Theodor Kiivet
9. *Obergefreiter* Vambola Mardiat
10. *Gefreiter* Kaljo Alaküla
11. *Gefreiter* Hendrik Arro
12. *Gefreiter* Bruno Ehasalu

13. *Gefreiter*	Ants Malkus
14. *Gefreiter*	Rein Merisalu
15. *Gefreiter*	Karl Mällo
16. *Gefreiter*	Karl Parts
17. *Gefreiter*	Valdo Raag
18. *Gefreiter*	Kalju Reitel
19. *Gefreiter*	Arnold Ristmäe
20. *Gefreiter*	Herbert Rõuk
21. *Gefreiter*	Endel Schönberg
22. *Gefreiter*	Uno Tael
23. *Gefreiter*	Harri Toi
24. *Gefreiter*	Viktor Valk
25. *Gefreiter*	Endel Vesk
26. *Gefreiter*	Kalju Vijan
27. *Gefreiter*	Helmut Võsari
28. *Gefreiter*	Harald Öör

Kursantide nimekirjas toodud meestest oli osa *Gefreiter*'itena kirjasolijaist tegelikult isegi ainult *Flieger*'id, kuid kes ja kas nad kooli ajal ülendust said, on aeg mälust kustutanud. Et mitte kedagi solvata, läksid kõik *Gefreiter*'itena kirja. *Unteroffizier*'ideks ülendati neist hiljem, juba lenduritena teenides, ainult A. Ristmäe, H. Toi ja H. Võsari.

Kursuslastest oli varem, Eesti lennuväes lenduriväljaõppe saanud *Leutnant* Otto Tamm ja *Unteroffizier* T. Kiivet, kes n.ö. kursust kordasid. Alustanutest lõpetas juuni algul 26 meest. *Oberfähnrich* V. Sova ei lennanud välja ja lahkus kursuselt, *Oberfähnrich* V. Kõrb aga haigestus ja lõpetas koos kolmanda kursusega.

18. Pardalaskurite kursuse lõpetasid 1944. aasta mais:

1. Aksel Anton,	9. Elmar Pentre
2. Valdur Ernits	10. Ants Prikk
3. Elmar Heinsalu	11. Feliks Prodo
4. Ralf Kapmann	12. Guido Salvet
5. Hans Kitvel	13. Harri Sampo
6. Artur Hunt	14. Väino Sepp
7. Elmar Käsper	15. Erich Toom
8. Ants Mitt	16. Ülo Tallmann

Kõik nad olid kas *Obergefreiter'*id, *Gefreiter'*id või *Flieger'*id. Et täpsed auastmed ei ole teada. on nad siinkohal ära jäetud.

Kursusel osales ka Tallinnas vaatlejate kursuse läbin teinud *Leutnant* Evald A. Stein, kes oli ka teisel lendurite kursusel navigatsiooniõppejõud. Pardalaskurite kursuse kaudu soovis ta lennukoolist ära, rindeüksusesse pääseda, sest ta oli kooli juhtkonnaga vastuollu sattunud. 11. Öölahingulennugrupp aga vaatlejaid ei vajanud, küll aga pardalaskureid. Rindeleminek õnnestuski ja ta oli hiljem Jõhvis ning Rahklas, kust siis *Hauptmann* Laanekõrb ta tagasi mereluure lennusalka kutsus.

19. Esimesse lennusalka saadeti täienduseks *Gefreiter'*id B. Ehasalu ja H. Rõuk ning teise lennusalka *Feldwebel* B. Pärl, *Unteroffizier* E. Kaasik ja *Gefreiter'*id A. Malkus, R. Merisalu ja U. Tael. Kõik nad saadeti algul Rakverre teistele lennukitele (vastavalt *Fokker CVE* ja *Heinkel He-50*) ümber õppima. Väljavedajateks oli *Fokker CVE*-del *Oberleutnant* E. Lepp ja *He-50*-tel

Oberleutnant E. Tikerpäe. Kursus kesti umbes 10 päeva. Selle käigus tegi B. Ehasalu aga kolm avariid, neist kõige suurem oli kokkupõrge öölendude ajal lennuvälja juures olnud raadiomastiga, mis seejärel koos lennukiga sakslaste barakile langes. Sel viisil ootamatult unest üles äratatud sakslaste paanika oli muidugi suur, ehkki õnneks ükski neist surma ei saanud. Ka Ehasalu jäi terveks. Kõige selle tulemusena saadeti B. Ehasalu aga kolmandasse lennusalka tagasi.

20. 1944. aasta juuni lõpul või juuli algul lõpetas Pärnus veel üks lendurite täienduskursus, mis alustas juba aprillis, enne teise lendurite kursuse lõpetamist Liibavis. Instruktorina olevat sellel kursusel tegutsenud *Hauptmann* O. Pirbe (*Oberfähnrich* V. Kõrbi mälestused), kuid ilmselt aitasid mõningal määral kaasa ka teised Liibavis ja Pärnus tegutsenud instruktorid. Selled kursusel õppisid:

1. *Leutnant* Udo Härm
2. *Leutnant* Johannes Kimmel
3. *Leutnant* Johannes Piliste
4. *Leutnant* Endel Raba
5. *Oberfähnrich* Arnold Potisepp
6. *Oberfähnrich* Väino Kõrb
7. *Unteroffizier* Eduard Illisson
8. *Unteroffizier* Karl Tennosaar

Neist toodi V. Kõrb haigestumise tõttu Liibavi teiselt lendurite kursuselt üle, ülejäänud olid aga kõik juba enne sõda Eesti sõjaväe lennukooli lõpetanud.

21. Andmeid neljandal lendurite kursusel õppinute kohta õnnestus saada küllaltki suurte raskustega, sest kõik sellel kursusel õppinud mehed, kellega autoril oli võimalik vestelda, olid selle, kellega nad just koos õppisid kaunikesti unustanud. Seetõttu on alltoodud nimekiri kokku seatud mitmelt mehelt saadud andmete põhjal ja võib sisaldada ka vigu. Alustanud olevat:

1. *Oberfähnrich* Osvald Randva
2. *Feldwebel* Erik Laanes
3. *Unteroffizier* Eugen Ignatovitš
4. *Unteroffizier* Nikolai Koel
5. *Unteroffizier* Erich Masing
6. *Unteroffizier* Manfred Vesmes
7. *Obergefreiter* Ants Aavik
8. *Gefreiter* Benno Abram
9. *Gefreiter* Sven Andevei
10. *Gefreiter* Franz Arm
11. *Gefreiter* Johannes Getrei
12. *Gefreiter* Reinhard Jürgenson
13. *Gefreiter* Valentin Karelson
14. *Gefreiter* Elmar Karu
15. *Gefreiter* Raimond Lepik
16. *Gefreiter* Raimond Lipand
17. *Gefreiter* Gunnar Mühlberg
18. *Gefreiter* Arved Oksaar
19. *Gefreiter* Elmo Poolar
20. *Gefreiter* Hans Puhk
21. *Gefreiter* Endel Pärlioja
22. *Gefreiter* A. Reinberg

23. *Gefreiter*	Aleksander Sion
24. *Gefreiter*	Feliks Tipner
25. *Gefreiter*	Viljar Treilman

Mõni nimekirjas toodud *Gefreiter*'itest võis ka *Obergefreiter* või *Flieger* olla. Lisaks ülaltoodudtele olevat samal ajal Pärnus korduvväljaõppel olnud veel *Leutnant* Harald Mandel ja *Unteroffizier* Herman Hagel, kes mõlemad olid juba enne sõda Eesti sõjaväelennukooli lõpetanud (J. Laaneselt saadud andmed). Alustanutest langesid kursuselt välja A. Oksaar, E. Ignatovitš ja F. Tipner, neist viimane pahanduse pärast distsiplinaarküsimuses. A. Aavik sai aga õppelennul surma.

22. Anatol Rebase andmetel siirdusid jahilenduriks õppima:

esimese grupiga	teise grupiga
1. *Leutnant* Jüri Kukk	1. *Leutnant* Voldemar Eller
2. *Oberleutnant* Karl Lumi	2. *Leutnant* Harri Kõllo
3. *Oberleutnant* Lembit Raidal	3. *Oberleutnant* Edgar Martenson
4. *Oberleutnant* John Sepa	4. *Oberleutnant* Anatol Rebane
5. *Oberfähnrich* Aksel M. Kessler	5. *Oberleutnant* Albert Vaart

Siin on andmetes aga erinevusi. Nimelt, J: Laanese andmetel, olevat esimesse gruppi esialgu kuulunud mitte *Oberleutnant* J. Sepa vaid *Leutnant* Elmar Endrekson, kes aga ootamatu terviserikke tõttu sõita ei saanud ja nii sõitis siis väljaõppele ainult neli meest. *Oberleutnant* J. Sepa sõitis jahilendurite väljaõppele aga teise grupiga, mille koosseisus oli seega kuus meest. Nagu juba öeldud, lahkus esimene grupp Eestist mai, teine aga juuni lõpul.

23. *Obergefreiter* Epner ehk Iidapoeg, nagu ta ise ennast ja ka mehed teda kutsusid oli eesti lennuüksustes markantne isik, midagi lennuüksuste Švejki taolist. Oli hea naljasoone ja jutuga mees, kes igasuguste ülemuste eest erilist aukartust ei tundnud. Teenistuse jooksul oli ta läbi rännanud vist enamiku eesti lennuüksustest ja tema kohta liikus meeste hulgas arvukalt anekdootlikke lugusid, nagu näiteks:

- kuidas ta Tallinnas, kus üks temast kõrgema auastmega saksa mereväelane, keda ta ei olnud tervitanud ja kes ta selle pärast kinni pidas ja karjuma hakkas, selle õlakutelt kuppusid luges ja siis teatas, et kaks kuppu. Nii palju kuppe olevat ka lennuväe kokal ja teda ta ei tervita. Järgnes nädal kartsa, millest vabanemise järgi ta korra kohaselt oma lennusalga ülemale esines ja kui see küsis, et mis sa nüüd ise arvad – kas said vähe või palju olevat vastanud: "Vahel arvasin, et palju, vahel jälle et vähe. Aga noh, Teil ka neid alamaid palju, kus Te seda õigust ikka nii täpselt teha saate."
- Kord, kui *Major* Juhalain käskis tal lennujuhtimiskeskusse (*Flugleitung)* minna ja teatada, Juhalain läheb lendu ja nad stardiaja kirja paneksid, teatas Iidapoeg seal, et pange nüüd köied ja labidad valmis – Juhalain läheb lendama. Juhtuski äpardus ja lennuki telik sai vigastada. Iidapoja ütlus kanti Juhalainile aga ette ja ega see nendevahelist sõprust just ei süvendanud.
- Venemaal, kui kord lennuvälja pommitati, olevat Iidapoeg paber näpus *Major* Juhalaini juurde tormanud ja teatanud: "Siin mu teenistusest lahkumise avaldus. Enam ma ei sõdi, juba tapavad!"
- Ühelt lennuväljalt teisele kolimisel vedas Iidapoeg oma autol markitendri kraami. Kui kontrollima tulnud *Major* Juhalain avastas, et 25 pudelit

konjakit on puudu, teatas Iidapoeg: “Just nii, on puudu. 20 pudelit panime ise nahka, aga vaat, kes kurat need 5 pudelit sisse vehkis, seda küll ei tea.”

- *Obergefreiter’*iks ülendamisel, kui ta korra kohaselt pidi salgaülema ees sel puhul esinema, olevat ta teatanud: “*Obergefreiter* Epner. Pärast meeleäraheitlikku teenistust *Obergefreiter’*iks ülendatud.”

Selliseid lugusid oli palju ja Iidapoeg aitas ise nende levikule ka ise meeledi kaasa, jutustades meestele tihti naljakamaid lugusid oma sõjaväeteenistusest.

24. Rootsi lendasid merelennusalgast *Ar-95*-tega:

- *Hauptmann* H. Anelin, meeskonnas *Leutnant* H. Tammerk ja *Feldwebel* E. Sirel;
- *Leutnant* R. Milk, meeskonnas *Leutnant* K. Kallas;
- *Oberleutnant* L. Kruusmägi, meeskonnas *Leutnant* I. Saarne ja lisaks ka Kruusmäe naine ja poeg.

Esimesed kaks lennukit saabusid Rootsi 21. septembril, viimane, millega käidi kodustel järel aga 22. septembril.

25. 1. oktoobril Liibavist lahkudes lendas *He-50*-gal Rootsi *Oberfähnrich* Arnold Potisepp, meeskonnas *Oberfeldwebel* Evald Luuk ja motorist Viktor Ambus, *Fokker CVE*-ga aga *Oberleutnant* Eduard Lepp, meeskonnas *Oberfeldwebel* Konrad Külmallik ja *Feldwebel* Rubo Kaarn.

26. 4. oktoobril saatis 1. Õhulaevastik (*Luftflotte 1*) lennuväe ülemjuhatusele (*Oberkommando der Luftwaffe*) salajase telegrammi, milles teatati, et viimastel päevadel on eesti lennuüksute lennukite pagemine Rootsi näidanud, et eesti lennuüksuste senine kõlblikus lahingutegevuses Eesti kaitsmisel on seoses Eesti mahajätmisega tugevasti langenud. Esimese abinõuna selle vastu on 1. Õhulaevastik eesti lennuüksustele kehtestanud lennukeelu ja neilt bensiini ära võtnud. Sellele lisaks taotletakse kõikide eesti lennuüksuste likvideerimist, kuivõrd sellele poliitilised kaalutlused (võitluse jätkamine bolševismi vastu eesti üksuste abil) vastu ei räägi. Likvideerimisele kuuluvad:

Eesti Lennuväeleegioni staap, mille asemele tuleb üks eesti sideohvitser, Merelennusalk 1./127, 11. Öölahingulennugrupp. Lennuväe täiendusgrupp Estland. Likvideeritud lennuüksuste eestlastest personalile, välja arvatud mõningad tehnilise personali hulka kuuluvad isikud, ei ole 1. Õhulaevastikus kasutamisvõimalust. Kavatsetud eesti flakiüksuste moodustamine on alles algusjärgus. Pannakse ette sobiv ja ülesannete täitmiseks valmis flakipersonal nagu ka saksa lennu- ja õhuseireüksustes teenivad üksikud kõlbulikud eesti vabatahtlikud alles jätta, kogu ülejäänud eestlastest personal aga pakkuda kas SS-ile või tööle rakendada. Allesjäetud personali võib edaspidi väikeste gruppidena saksa üksustes vabatahtliku abipersonalina rakendada.

1. Õhulaevastiku teate lõpus on märgitud, et ülaltoodud tingimused ei puuduta läti üksusi.

Tegelikkuses lennukeeldu eesti üksustele kuni Saksamaale jõudmiseni aga ei rakendatud.

1. Õhulaevastiku ettepanek eesti lennuüksuste likvideerimiseks rahuldati ja 7. oktoobril 1944. aastal andis Lennuväe ülemjuhatuse juures olev kindralkortermeister koheselt jõustuva korralduse kõikide eesti ja läti lennuüksuste

likvideerimiseks.

Mis puutub eesti lennuüksuste likvideerimist, ja eestlaste töölerakendamist tööstuses või põllumajanduses, siis seda küsimust on oma mälestustes puudutanud ka G. Buschmann, kelle mäletamist mööda oli eesti lennuüksuste likvideerimine päevakorras juba varem, enne eestlaste Rootsi lendamist. See oli seotud üldise saksa lennuväe reformeerimise ja paljude lennuüksuste likvideerimisega. Rootsi lendamine ainult kiirendas asjade käiku.

27. Nagu juba mainitud, on andmed eesti lennuüksustes teeninud meeste kohta kaunis puudulikud ja hõlmavad peamiselt ainult lendavkoosseisu ja ohvitserkonda. Seetõttu ongi järgnevalt ära toodud ainult neid puudutavad andmed. Ei ole aga välistatud, et need andmed võivad sisaldada ka mõningaid vigu. Eriti just üksustesse kuulumise, ameti ja auastmete osas. Isikud kellelt andmed ühe või teise mehe kohta saadud, ei mäleta tihti, kas mees teenis just 11. Öölahingulennugrupi 1. või 2. lennusalgas, samuti ei mäletata päris täpselt kaasvõitlejate auastet ja ametit. Vigu võib esineda ka eesnimede osas.

Järgnevad andmed on esitatud seisuga augusti lõpp-septembri algus 1944, sest selleks ajaks oli üksuste koosseis enam-vähem stabiliseerunud ja eesti lennuüksustes teeniva lendavkoosseisu osas ka maksimaalne. Lisaks sellele on nimekirja lõpus ära toodud andmed ka üksustest varem lahkunud, samuti langenud ja haavata saanud meeste kohta, kusjuures on ära märgitud ka üksus, kus mees viimati teenis.

EESTI LENNUVÄELEEGIONI STAAP

1. *Hauptmann*	Johannes Unt	ülema k.t. ja lennuväeleegioni formeerija

MERELUURE LENNUSALK 1./127

Lendurid:

1. *Hauptmann*	William Laanekõrb	lennusalga ülem
2. *Hauptmann*	Harry Anelin	staabiülem
3. *Oberleutnant*	Leopold Kruusmägi	
4. *Oberleutnant*	Ants Repnau	
5. *Oberleutnant*	Osvald Talmet	
6. *Leutnanat*	Elmar Pärjel	tehniline ohvitser
7. *Leutnant*	Remi Milk	staabiülema abi
8. *Leutnant*	Tarmo Rae	eriülesannetes ohvitser (*OzbV*)
9. *Oberfeldwebel*	Valerian Sontak	

Vaatlejad:

1. *Leutnant*	Paul Pärna	raadioohvitser
2. *Leutnant*	Leo Saar	
3. *Leutnant*	Robert Tomingas	
4. *Leutnant*	Korneli Kallas	fotoohvitser
5. *Leutnant*	Ilmar Saarne	
6. *Leutnant*	Evald A. Stein	
7. *Leutnant*	Heino Tammerk	
8. *Leutnant*	Ants Vilo	
9. *Feldwebel*	Robert Mahlberg	komandopunkti (*Befehlstelle*) korrapidaja

Muud:

1. Leutnant	Oskar Illistom	komandopunkti korrapidaja
2. Leutnant	Aarne Raudkivi	raadiotorni ülem (kuulus vist lennuväljakomandosse, mitte merelennusalka)

<u>11. ÖÖLAHINGULENNUGRUPP</u>

GRUPI STAAP

Vaatlejad:

1. *Hauptmann*	Paul Lehmann	lennugrupi ülem (sakslane)

Lendurid:

1. *Major*	Peeter Juhalain	lennugrupi adjutant

Muud:

1. *Hauptmann*	Juhan Ainjärv	lennuvälja komandant
2. *Oberleutnant*	Karl Nerska	relvur ja komandopunkti ohvitser

1. LENNUSALK

Lendurid:

1. *Oberleutnant*	Raimund Ots	lennusalga ülem
2. *Oberleutnant*	Eduard Lepp	salgaülema asetäitja
3. *Leutnant*	Ants Piirsalu	tehniline ohvitser
4. *Leutnant*	Uno Polikarpus	
5. *Oberfeldwebel*	Priido Kubits	
6. *Oberfeldwebel*	Mäido Mänd	
7. *Gefreiter*	Herbert Rõuk	

Pardalaskurid:

1. *Gefreiter*	Aksel Anton
2. *Gefreiter*	Valdur Ernits
3. *Gefreiter*	Ralf Kapmann
4. *Gefreiter*	Elmar Käsper
5. *Gefreiter*	Ants Mitt
6. *Gefreiter*	Ants Prikk
7. *Gefreiter*	Feliks Prodo
8. *Gefreiter*	Guido Salvet
9. *Gefreiter*	Harri Sampo
10.Gefreiter	Ülo Tallmann

2. LENNUSALK

Lendurid:

1. *Hauptmann*	Karl Roovet	lennusalga ülem
2. *Oberleutnant*	Eelar Tikerpäe	tehniline ohvitser
3. *Leutnant*	Juhan Laanes	salgaülema asetäitja
4. *Leutnant*	Elmar Endrekson	
5. *Leutnant*	Udo Härm	
6. *Leutnant*	Johannes Kimmel	
7. *Leutnant*	Johannes Piliste	
8. *Leutnant*	Endel Raba	
9. *Oberfähnrich*	Väino Kõrb	
10. *Oberfähnrich*	Arnold Potisepp	
11. *Oberfeldwebel*	August Rae	
12. *Feldwebel*	Endel Sihver	
13. *Feldwebel*	Boris Pärl	
14. *Unteroffizier*	Eduard Illisson	

15. *Unteroffizier*	Evald Kaasik	
16. *Unteroffizier*	Karl Tennosaar	
17. *Gefreiter*	Ants Malkus	
18. *Gefreiter*	Rein Merisalu	
19. *Gegreiter*	Uno Tael	

Pardalaskurid:

1. *Unteroffizier*	Endel Kukk
2. *Unteroffizier*	Boris Sade
3. *Obergefreiter*	Elmar Heinsalu
4. *Obergefreiter*	Lembit Järver
5. *Obergefreiter*	Eduard Körtsini
6. *Obergefreiter*	Arvo Putmaker
7. *Obergefreiter*	Enn Rada
8. *Gefreiter*	Artur Hunt
9. *Gefreiter*	Hans Kitvel
10. *Gefreiter*	Elmar Pentre
11. *Gefreiter*	Väino Sepp
12. *Gefreiter*	Erich Toom

3. LENNUSALK

Lendurid:

1. *Hauptmann*	Aavo Ürgsoo	lennusalga ülem
2. *Oberleutnant*	Georg Poolma	salgaülema asetäitja, tehniline ohvitser
3. *Leutnant*	Otto Tamm	komandopunkti ohvitser
4. *Oberfähnrich*	Oskar Nõmm	
5. *Oberfähnrich*	Virgo Vallner	
6. *Unteroffizier*	Theodor Kiivet	
7. *Unteroffizier*	Arnold Ristmäe	
8. *Unteroffizier*	Harri Toi	
9. *Unteroffizier*	Helmut Võsari	
10. *Obergefreiter*	Vambola Mardiat	
11. *Gegreiter*	Kaljo Alaküla	
12. *Gefreiter*	Hendrik Arro	
13. *Gefreiter*	Bruno Ehasalu	
14. *Gefreiter*	Karl Mällo	
15. *Gefreiter*	Karl Parts	
16. *Gefreiter*	Valdo Raag	
17. *Gefreiter*	Kalju Reitel	
18. *Gefreiter*	Viktor Valk	
19. *Gefreiter*	Endel Vesk	
20. *Gefreiter*	Kalju Vijan	
21. *Gefreiter*	Harald Öör	

JAHILENDURID

1. *Oberleutnant*	Anatol Rebane	
2. *Oberleutnant*	Albert Vaart	
3. *Leutnant*	Harry Kõllo	
4. *Oberleutnant*	Karl Lumi	langes 1945. aasta 16. aprillil läänerindel

5. *Leutnant*	Voldemar Eller	sai surma 21. okt. 1944 kokkupõrkel õhus
6. *Leutnant*	Edgar Martenson	
7. *Leutnant*	John Sepa	
8. *Oberfähnrich*	Aksel M. Kessler	

TÄIENDUS-ÖÖLAHINGLENNUGRUPP "ESTLAND"
(Pärnu lennukool)

Lendurinstruktorid:

1. *Hauptmann*	Edgar Mesikep	väljaõppejuhataja
2. *Hauptmann*	Oskar Pirbe	
3. *Hauptmann*	Valter Reili	
4. *Oberleutnant*	Jaan Leppiko	
5. *Oberleutnant*	Mart Napa	
6. *Oberleutnant*	Hugo Nõmm	
7. *Oberfeldwebel*	Alfred Viltrop	

Teoreetiliste ainete õppejõud ja muud:

1. *Major*	Jakob Sepp	tehniline ohvitser
2. *Hauptmann*	Elmar Reebs	
3. *Oberleutnant*	Oskar Kronberg	
4. *Leutnant*	Vladimir Kärk	tehnik-leitnant
5. *Oberfähnrich*	Evald Tuulik	õppekompanii ülem

Lenduröpilased:

1. *Oberfähnrich*	Osvald Randva
2. *Feldwebel*	Erik Laanes
3. *Unteroffizier*	Nikolai Koel
4. *Unteroffizier*	Erich Masing
5. *Unteroffizier*	Manfred Vesmes
6. *Gefreiter*	Benno Abram
7. *Gefreiter*	Sven Andevei
8. *Gefreiter*	Franz Arm
9. *Gefreiter*	Johannes Getrei
10. *Gefreiter*	Reinhard Jürgenson
11. *Gefreiter*	Valentin Karelson
12. *Gefreiter*	Elmar Karu
13. *Gefreiter*	Raimond Lepik
14. *Gefreiter*	Raimond Lipand
15. *Gefreiter*	Gunnar Mühlberg
16. *Gefreiter*	Elmo Poolar
17. *Gefreiter*	Hans Puhk
18. *Gefreiter*	Endel Pärlioja
19. *Gefreiter*	A. Reinberg
20. *Gefreiter*	Aleksander Sion
21. *Gefreiter*	Viljar Treilman

Täiendõppel:

22. *Leutnant*	Harald Mandel
23. *Unteroffizier*	Herman Hagel

SAID VAREM SURMA VÕI RASKELT HAAVATA (VIGASTADA)*

Lendurid:

1. insener	Rein Tooma	SSB. Hukkus SV-5 katsetamisel 10. septembril 1942 Ülemistel
2. *Feldwebel*	Harald Eessaar	SSB. Hukkus ebaõnnestunud hädamaandumisel tormisel Soome lahel Suursaare lähedal 11.oktoobril 1942
3. *Oberfeldwebel*	Raoul Mardiat	2./ÖLG. Langes partisanide pommitamisel Pihkva ruumis 15. oktoobril 1943
4. *Leutnant*	Raymond Kulli	ÖLG. Jäi rongi alla 1943. aasta detsembris lennukooli lõpetamise järgsel puhkusel olles
5. *Oberfeldwebel*	Voldemar Rümmel	1./ÖLG. Ei pöördunud 24. jaanuaril 1944 öiselt lahingulennult tagasi
6. *Feldwebel*	Juhan Tamm	1./ÖLG. Lendas koos Rümmeliga
7. *Hauptmann*	Oivo Soots	1./ÖLG. Sai surma Jõhvi lennuvälja pommitamisel 27-28. veebruaril 1944
8. *Leutnant*	Roman Küttis	2./ÖLG. Sai Jõhvi lennuvälja pommitamisel 27-28 veebruaril 1944 raskelt haavata ja viibis ravil
9. *Oberleutnant*	Herman Kabe	MLG. Sai Aseri ruumis 13. veebruaril 1944 õhulahingus raskelt haavata ja viibis ravil
10. *Leutnant*	Jüri Ester	2./ÖLG. Hukkus puhkusel viibides Tallinna pommitamisel 9. märtsil 1944
11. *Leutnant*	August Rebane	2./ÖLG. Sai surma Jõhvi lennuväljal 3. märtsil 1944 lahingulennult tagasi pöördudes oma helgiheitja poolt pimestamise tõttu
12. *Leutnant*	Harald Säde	2./ÖLG. Jäi puhkusel olles 1944. aasta märtsis rongi alla, sai raskelt vigastada ja viibis ravil
13. *Oberleutnant*	Evald Mardo	MLG. Hukkus lahingulennul 6. juulil 1944 Keri saare lähistel. Põhjus ei ole välja selgitatud (plahvatus lennukis)
14. *Obergefreiter*	Ants Aavik	PLK. Sai 1944. aasta juulis õppelennul surma

* Üksusesse kuulumist tähistavad lühendid: SSB – *Sonderstaffel Buschmann*, MLG – mereluuregrupp või üksik mereluure lennusalk, ÖLG – 11. Öölahingulennugrupp, JL – jahilendurid, LLK – Liibavi lennukool ja PLK – Pärnu lennukool. Number murrujoone ees tähistab lennusalka.

15. *Leutnant*	Jüri Kukk	JL. Sai surma jahilendurite väljaõppel 20. augustil 1944 kokkupõrkel õhus sakslasest kursandiga
16. *Oberleutnant*	Lembit Raidal	JL. Sai surma jahilendurite väljaõppel 30. juulil 1944 kokkupõrkel õhus sakslasest kursandiga

Vaatlejad:

1. *Leutnant*	Valentin Härm	MLG. Sai surma 13. veebruaril 1944 lennates koos H. Kabega
2. *Leutnant*	Johannes Roomets	MLG. Sai surma 6. juulil 1944 lennates koos E. Mardoga

Motoristid:

1. *Unteroffizier*	Elmar Ploomann	SSB. Hukkus 10. septembril 1942 lennates koos R. Toomaga

VAREM LENNUÜKSUSTE KOOSSEISUST LAHKUNUD

1. *Oberleutnant*	Koit Kava	SSB. Läks 1944. aastal politseiülema lenduriks
2. *Sonderführer*	Gerhard Buschmann	SSB. Lahkus lennuüksusest selle üleviimisel Saksa lennuväkke 1943.a. aprillis
3. *Leutnant*	Harry Habel	3./MLG. Põgenes 1943. aasta sügisel, enne lennusalga Vene-maale minekut Soome
4. *Leutnant*	Märt Einila	Põgenes koos H. Habeliga Soome
5. *Leutnant*	Herbert Tamre	Põgenes koos H. Habeliga Soome
6. *Leutnant*	Arno Kokk	LLK. Haigestus lennukoolis viibides 1943 aasta novembris-detsembris tuberkuloosi ja paigutati haiglasse, kust ta lennuüksusesse tagasi ei pöördunud
7. *Oberleutnant*	Valdo Kopli	MLG. Läks 1944. aasta aprillis õhukaitse diviisi ülema lendu-riks
8. *Gefreiter*	Endel Schönberg	ÖLG. Põgenes 1944. aasta juunis pärast lennukooli lõpetamist Rootsi

ÜKSUS; KUS 1944. AASTA SUVE LÕPUL TEENIS, TEADMATA

1. *Hauptmann*	Otto Pork	Oli Liibavis, kuid ta edaspidine teenistuskäik on teadmata

Pardalaskurid:

1. *Obergefreiter*	? Kildemaa	Kaasaegsete mäletamist mööda teda Rahklas polevat enam olnud
2. *Obergefreiter*	Johannes Õispuu	Ka teda ei olevat enam Rahklas olnud

28. Alljärgnev arvuline ülevaade eesti lennuüksuste lendavkoosseisust (seisuga septembri algus 1944) on koostatu punktis 27 toodud nimekirja põhjal, lähtudes tegelikult lennanud meestest.

Amet	Oli teenis-tuses	Varem lahkunud	Kokku	Neist alustas sõja ajal	
				Arv	%
1. Lendurid	73	24	97	25	25,8
2. Vaatlejad	9	2	11	11	100,0
3. Pardalaskurid	22	2	24	24	100,0
4. Lendurõpilased	23	1[x)]	24	22	91,7

[x)] Siin ei ole arvestatud kursuste alul väljalangenuid ja lahkunuks on loetud ainult iseseisval lennul surmasaanud kursanti.

Lahingutegevuses osalenud meeste arvu leidmisel (üle 130 mehe) on arvestatud ka lahinguüksusest kooli tulnud lendurinstruktoreid ja nelja lendurõpilast – endist pardalaskurit. Mis puutub aga sõja ajal lennuväljaõppe saanud meestesse, siis siin on arvestatud ainult neid, kes tõepoolest alustasid lendamist alles sõja ajal. Endisi reservlendureid, kes sõja ajal uuest välja veeti, siin arvestatud ei ole.

Üldised andmed sõja ajal mitmesugustel eesti lennuüksustele lendavkoosseisu koolitamiseks (või täiendkoolitamiseks) korraldatud kursustel osalenute kohta (käesoleva lisa punktides 6, 7, 12, 13, 14, 16, 17 ja 18 toodud andmete põhjal) on esitatud alljärgnevas tabelis:

Kursus	Alustas	Lõpetas	Katkestas
1. Vaatlejate	22	22	-
2. Esimene pardalaskurite	15	13	2
3. Esimene lendurite (täiendus-kursus)	6	6	-
4. Teine lendurite	28	26	2
5. Teine pardalaskurite	17	17	-
6. Kolmas lendurite (täiendus-kursus)	8	8	-
7. Neljas lendurite	27[1)]	23[2)]	4[3)]
8. Jahilendurite	10	7	3[4)]
Kokku.	133	122	11

[1)] Koos täiendõppel olejatega
[2)] Oli Eestist lahkumisel nimekirjas
[3)] Neist üks lennuõnnetusel surmasaanu
[4)] Kõik surmasaamise tõttu

Siinkohal tuleb märkida, et küllaltki paljud mehed osalesid mitmetel kursustel, osa mehi oli aga juba enne sõda lendavkoosseisu kuulunud, mistõttu kursustel osalenute üldarv on tunduvalt suurem alles sõja ajal lendavkoosseisus teenimist alustanud meestest.

29. Eestist Venemaale viidud lenduritest teenisid sõja ajal Nõukogude Liidu lennuväes lendavkoosseisus kaptenid Jaan Ennuse, Artur Heinlaid, Alfred Nõmmik ja Ants Ratas, vanemleitnandid Hugo Abram ja Arseni Palu ning radistina Eesti AS Ago lennuliinidel tegutsenud Aleksander Lipp. Põhiliselt lennati lennukoolides instruktoritena: J. Ennuse, A. Heinlaid, A. Nõmmik ja A. Palu Molotovis (Perm) ja Uralskis ning H. Abram Ufas ja Sorotšinskis, kuhu saabuti pärast pikemat rändamist mööda Venemaad. Ainult A. Lipp, kes oli saadetud Venemaale juba enne sõja puhkemist koos Eestist saadud ja Venemaale viidud AS Ago reisilennukitega *Junkers Ju-52*, nende meeskonnaliikmena, lendas kohe. Aga ka tema suunati pärast sõja puhkemist lennukooli raadioala instruktoriks. Teised hakkasid lendama 1942. aastal. Lahinguüksustes tegutsesid üldse ainult kapten A. Ratas ja vanemleitnant H. Abram. Neist esimene tegutses lennukite rindele viijana ja langes 1944. aasta suvel Eestis rindepraktikal olles ründelennukiga *Il-2* lennates, teine aga lendas sõja lõpupoolel edskadrillis "Tasuja". Rindelende tuli sooritada ka A. Lipul lennukoolis teenides. Ülalnimetatud meestest läks Molotovis salapärasel viisil, nagu seda Nõukogude Liidus ikka juhtus, kaduma kapten J. Ennuse, kes arvatavasti arreteeriti. Ülejäänud mobilisatsiooniga Venemaale viidud eesti lendurid teenisid peamiselt maapealsetes üksustes.

30. Lennueskadrill "Tasuja", ametliku nimetusega Tasuja nimeline 87. Üksik öine pommituseskadrill moodustati 1944. aasta suvel Tšuvassias ja varustati Nõukogude Liidu tagalas ja Eesti Laskurkorpuses viibinud eestlastelt korjatud rahade eest ehitatud lennukitega *U-2*. Kokku saadi 15 lennukit. Lendavkoosseisus algul eestlasi ei olnud.

Üksus saabus 1944. aasta juuli keskel rindele ja anti Eesti Laskurkorpuse käsutusse (eskadrill jäi siiski õhuarmee alluvusse). Tegutses algul Narva rindelõigus ja baseerus pärast Narva vallutamist venelaste poolt peamiselt Olgino lennuväljal. Mõned päevad pärast Tallinna vallutamist kolis eskadrill üle Tallinna, kus temaga liitus ka eskadrilli suunatud, üksuse esimene eestlasest lendur vanemleitnant Hugo Abram. Edasi, kuni 1944. aasta novembri lõpuni, osales eskadrill sõjategevuses Eesti saarte vallutamisel.

1945. aasta veebruari lõpul saadeti eskadrill "Tasuja" Kuramaale. Sinna saabuti märtsi algul ja osaleti sõjategevuses kuni sõja lõpuni. 1945. aasta juunis saabus eskadrill tagasi Tallinna. Pärast sõda teenisid eskadrillis eestlastest veel kaptenid A. Heinlaid ja A. Nõmmik ning vanemleitnant A. Palu. Eskadrill saadeti laiali 1946. aasta suvel.

31. Inglaste poolel, Kuninglikele Õhujõududele allutatud Poola lennuüksuses lendasid Eestist pärit lenduritest kapten Peeter Olt, kapten Endel Susi, leitnant Ants Liblikmaa ja leitnant Mihkel Kristiani, kellel Venemaale mobiliseerituina õnnestus seal formeeritavasse kindral Andersi Poola armeesse üle minna ja koos selle armeega üle Iraani Inglismaale siirduda. Nendest meestest sai A. Liblikmaa 22. novembril 1944. aastal harjutuslennul lennukite kokkupõrkel õhus surma, M. Kristiani aga suri haigestumise tõttu 1944. aasta juunis.

Mõningaid üldisi teadmisi Saksa lennuväest

I Saksa lennuväe alaliikidest ja nende puhul kasutatud terminoloogiast.

Saksa lennuvägi, nagu teistegi riikide lennuväed jagunes, olenevalt täidetavatest ülesannetest, pommitus-, hävitus-, luure- jne lennuväeks. Et aga sõja ajal sakslaste lennuväealane terminoloogia mõnevõrra erines enne sõda ja ka käesoleval ajal Eestis kasutatavast terminoloogiast, siis on võib-olla asjakohane väike selgitus. Tõsi küll, sõja ajal juurdus ka eesti keelde sakslaste terminoloogia, nii et räägiti näiteks sööstvõitlus-, jahi- jne. lennukitest, kuid hilisemal ajal on see siiski jälle suures osas kadunud. Ka mõningad mõisted nõuavad ehk täpsustamist.

Nii näiteks ei kasutanud sakslased sõja ajal oma pommituslennuväega seotud terminoloogias liitsõnades esimese tüvena mitte *Bomben-* vaid *Kampf-*(võitlus-). Seega tähendas siis *Kampfflugzeug* (otsetõlkes võitluslennuk) sisuliselt pommituslennukit, *Kampfflieger* pommituslendurit jne. Pikeerivate pommitajate puhul kasutati liitsõna esimese tüvena aga *Sturzkampf* (sööstvõitlus-), seega *Sturzkampfflugzeug* – pikeeriv pommitaja (või sööstpommitaja).

Mõnevõrra vajab selgitamist ka hävituslennuväega seotud terminoloogia. Nimelt kasutasid sakslased üheistmeliste kergete hävituslennukite puhul terminit *Jagd-* (jahi-), niisiis *Jagdflugzeug* – hävituslennuk, *Jagdflieger* – hävituslendur jne. Sõna hävitaja otsetõlkele vastavat terminit – *Zerstörer* kasutati aga raskete, kahemootoriliste ja mitmeistmeliste hävituslennukite kohta (nende tüüpiliseks esindajaks oli näiteks *Messerschmitt Bf-110*). Kuid päris järjekindlad siin ka ei oldud. Näiteks öiste hävitajate, ka raskete puhul, kasutati liitsõnades esimese tüvena siiski sõna *Jagd-* või sellest tuletatud vormi *Jäger* (näiteks *Nachtjäger*). Omaette alaliigiks hävituslennukite puhul olid veel nn. *Jabo'*d (sõnast *Jagdbomber*), millise nimetusega kutsuti hävitajaid, mis tegutsesid ka pommituslennukitena (näiteks *Focke Wulf Fw-190* versioon A5/U3 võis kirjanduses toodud andmete põhjal kaasa võtta kuni 1000 kilogrammi pomme: 500+2x250). Seega võiks neid nimetada hävitus-pommilennukiteks

Luure- ja transpordilennuväega seotud terminoloogia osas (esimene sõna liitsõnades vastavalt *Aufklärungs-* ja *Transport-*), võrreldes eesti keeles kasutatava terminoloogiaga, erinevusi ei olnud.

Küll aga tuleb pisut selgitada nn. lahingulennuväega (esimene sõna liitsõnades vastavalt *Schlacht-*) seotud küsimusi. Nimelt kujutas lahingulennuvägi endast lennuväeliiki, mis otseselt toetas maaväe tegevust, rünnates vastase rindeväeosi ja rindelähedasi järelveoteid, väeosade kogunemispiirkondi jne. Kui oli tegemist lennuväe otsese sekkumisega maaväelahingusse, siis selliste lennukite kohta kasutati nimetust *Erdkampfflugzeug* (otsetõlkes maavõitluslennuk). Mõnes mõttes võib seda lennuväe alaliiki võrrelda Nõukogude Liidus tuntud ründelennuväega, ehkki sellist laialt tuntud ründelennukit nagu Nõukogude Liidu *Il-2* sakslastel ei olnud. Sakslaste poolt selleks otstarbeks konstrueeritud kahemootoriline lennuk *Henschel Hs-129* leidis tunduvalt vähem kasutamist.

Mis puutub käesolevas raamatus kirjeldatud öölahingulenduritesse (*Nachtschlachtflieger*), siis kujutasid vastavad lennuüksused endast sisuliselt vastase rinde ja selle lähitagala kohal öösel tegutsevaid kergeid pommitajate üksusi, millede tegevuspiirkond ei ulatunud enamasti kaugemale kui 50 kilomeetrit rindejoonest.

Lõpuks tuleks sedagi märkida, et sakslaste juures kasutasid lennuväe eriliigid tihti ühtesid ja samu lennukitüüpe, mille erinevaid modifikatsioone kasutati vägagi erinevate ülesannete täitmiseks. Iseloomuliku näitena võib siin tuua *Junkers Ju-88*, (hilisem variant *Ju-188*), mille erinevad variandid leidsid kasutamist nii horisontaalsete- kui pikeerivate pommitajatena, raskete öiste hävitajate ning laialdaselt ka kaugluurelennukitena.

II Saksa lennuüksuste struktuurist

Kõige väiksemaks lendavaks allüksuseks Saksa lennuväes oli *Staffel*, millele Eesti lennuväes vastas lennusalk, Nõukogude lennuväes eskadrill ning Inglise lennuväes *squadron*. *Staffel'*i koosseisus oli tavaliselt 9-16 lennukit koos meeskondade ja tehnilise ning allüksust teenindava personaliga. Sõja ajal varieerus lennusalga suurus tunduvalt ja võis ulatuda isegi kuni paarikümne lennukini. Nii näiteks oli 11. Öölahingulennugrupi kolmanda lennusalga koosseisus isegi kuni 20 lennukit ja 21 pilooti. Lennusalga ülema ametinimetuseks (mitte auastmeks) oli *Staffelkapitän* ja tavaliselt täitis seda kohta *Oberleutnant* või *Hauptmann*.

Siinkohal tuleks märkida, et kindla, käskkirjaga kinnitatud ülema ja koosseisuga lüli omaette allüksusena, nagu see Nõukogude lennuväes esines, Saksa lennuväes ei tuntud. Väiksema lennukite arvuga tegutsemise korral – Rotte – 2, *Kette* – 3 ja *Schwarm* – 4 või enam lennukit määrati lihtsalt ajutiselt vastava üksuse koosseis ja juht (praktikas kujunes enamasti siiski välja, kes kellega lendas lendas ja üksuse ülem võis ka oma käsuga otsustada vastava formeeringu koosseisu, kuid see ei olnud ametlik allüksus). Hävituslennuväes oli sakslastel põhiliseks võitlusüksuseks õhulahingus kahest lennukist (juht ja juhitav) koosnev paar, juhtimisüksuseks aga kahest paarist (4 lennukit) koosnev nelik (*Schwarm*). Seejuures paarist rääkides tuleb märkida, et paari juht ei tarvitsenud olla mitte kõrgemas auastmes lendur vaid vilunum. Seega võis paari juhtida näiteks allohvitser ja juhitavaks olla leitnant). Segaduste vältimiseks võiks Saksa lennuväest rääkides väiksemate formeeringute puhul eesti keeles kasutada mitte lüli, vaid vastavalt kas paari, kolmikut, nelikut jne.

Järgmine, lennusalgast suurem üksus oli *Fliegergruppe*, mille vasteks Eesti lennuväes enne sõda võiks olla divisjon (et see vaste ei ole aga päris täpne ja nimetusele divisjon vastas saksa lennuväes diviis, siis kasutati eesti lennuüksustes *Fliegergruppe* vastena lennugruppi). Nõukogude armees vastas *Fliegergruppe* polgule, inglise lennuväes oli vastavaks üksuseks aga *wing*. Lennugrupp koosnes enamasti kolmest lennusalgast (ka siin esines kõikumisi) kusjuures grupi koosseisu võis eraldi kuuluda veel ka staabiüksus (tavaliselt *Kette* või *Schwarm*). 11. Öölahingulennugrupi staabi käsutuses oli näiteks kaks *He*-50-t. Grupp ise allus kas otse lennuväediviisile (nii oli ka 11. Öölahingulennugrupp otsealluvuses), või *Geschwader'*ile. Grupiülema ametinimetuseks oli *Gruppenkommandeur* ja seda kohta täitis tavaliselt kas *Hauptmann* või *Major*.

Geschwader (eskaader) oli suurimaks taktikaliseks üksuseks Saksa lennuväes. Eskaader kujutas endast üksust, mis koosnes tavaliselt kolmest lennugrupist ja staabisalgast (seega kokku 10 lennusalka) koos täiendavate maapealsete teenindusallüksustega. Inglise õhujõudude võrreldavaks üksuseks oli *Group*. Sõja ajal võis eskaadri koosseis olla tavapärasest aga küllalki erinev – kirjanduse andmetel oli eskaadri koosseisus maksimaalselt olnud isegi kuni 16 lennusalka. Kuni eskaadrini oli tegemist üheliigiliste lennukitega (jahilennukid,

pommituslennukid jne., ehki lennukitüübid võisid eri lennusalkades olla ka erinevad). Kui rääkida eskaadri koosseisus olevate lennugruppide ja lennusalkade tähistusest, siis gruppe tähistati rooma, lennusalkasid aga araabia numbritega, kusjuures lennusalkade numeratsioon ei alanud igas grupis uuesti ühest, vaid oli läbiv kogu eskaadri jaoks (näiteks, kui eskaadris oli kolm gruppi, milles igaühes kolm lennusalka, siis esimese grupi lennusalkade numbrid olid 1-3, viimase, kolmanda grupi omad aga 7-9). Eskaadrid olid tihti ka nimelised, näiteks *Jagdgeschwader Mölders, Schlachtgeschwader Immelmann* jne. Eskaadri ülema ametinimetuseks oli *Geschwaderkommodore* ja seda kohta täitis tavaliselt vanemohvitser (*Major, Oberstleutnant* või *Oberst*)

Siinkohal tuleb märkida, et kaasaegses eestikeelses sõjakirjanduses on tihti segi aetud eskadrilli ja eskaadri mõisted, ning eskadrilli kasutatud eskaadri tähenduses. Viimane on aga, nagu eeltoodust nähtub, eskadrillist 10 või isegi rohkem korda suurem ning selle ülemaks oli, nagu eespool juba öeldud, vanemohvitser.

Eskaadrist järgmiste suuremate üksustena (operatiivüksustena) tulid juba *Fliegerdivision* (lennuväediviis) ja *Fliegerkorps* (lennukorpus) mis koosnesid eskaadritest, üksikutest lennugruppidest ja mitmesugustest teenindusallüksustest. Allüksuste arv lennuväediviisis ja lennukorpuses võis olla küllaltki erinev. Diviisi ja sellest suuremaid üksusi siinkohal enam ei vaadelda. Lõpuks võib ehk ainult mainida, et kogu Saksamaa õhujõud jagunesid õhulaevastike (*Luftflotte*) vahel. Luftflotte oli suur, operatiivsel tasandil tegutsev üksus, mis hõlmas teatud suurtes piirkondades tegutsevaid lennuväeüksusi. Sõja algul oli õhulaevastikke neli, sõja käigus moodsutati maksimaalselt aga isegi seitse õhulaevastikku. Eestis tegutses sõja ajal *Luftflotte 1*, kes opereeris Baltikumis ja Põhja-Venemaal. *Luftflotte 1* ülemaks oli sel perioodil, mida käesolev kirjutis käsitleb, *General der Flieger* Kurt Pflugbeil ja 3. lennudiviisi ülemaks, kellele eesti lennuüksused allusid *Generalmajor* Sigismund Freiherr von Falkenstein.

Lennuväljad koos neid teenindavate üksustega, postiteenindus jne. allusid samuti suurtele piirkondlikele üksustele, *Luftgau'*dele, mida tõlkes võiks ehk nimetada lennuväepiirkondadeks. Selles osas kuulusid eestis tegutsevad lennuväeüksused Königsbergis tegutseva *Luftgau 1* alla.

III Veidi ka lennukite tähistusest

Lisaks riigitunnustele (mustad ristid kerel ja tiibade all, kollastele tiivaotstele jne.) kandsid saksa sõjaväelennukid ka spetsiaalseid tunnuskoode, mis näitasid, millisele üksusele lennuk kuulub ja eristasid üksuse üksikuid lennukeid. Siin oli kaks süsteemi, millistest üks oli kasutusel jahilennukite puhul (seda käesoleval juhul ei vaadelda) ning teist kasutati ülejäänud lennuüksuste lennukite tähistamiseks.

Selle süsteemi puhul koosnes lennuki tunnuskood, mis oli kantud lennuki kerele neljast tähemärgist, millistest kaks paiknesid lennuki kerel olevast mustast ristist vasakul, kaks aga paremal (näiteks 3W+TL). Kaks esimest, ristist vasakul olevat märki (antud juhul 3W), millistest üks oli tavaliselt (kuid mitte ilmtingimata) number, olid eskaadri või lennugrupi tunnuskoodiks – tähistasid lennuki kuuluvust vastavale üksusele, kolmas täht pärast risti (T) oli konkreetse lennuki tunnustäht ja viimane täht (L) tähistas lennusalka, millisele lennuk kuulus. Lennusalkade tunnustähtedeks olid: H – esimene lennusalk, K – teine lennusalk ja L – kolmas lennusalk jne. (üleüldse olid ette nähtud tähed kuni 20 lennusalga +

staabiüksuste tähistamiseks). Lisaks sellele näitas ka kolmanda tähe värv lennusalka: valge – esimene, punane – teine ja kollane – kolmas lennusalk. Kuid siinkohal peab kohe märkima, et ega tegelikkuses sellest süsteemist väga rangelt ka kinni ei peetud.

Kui rääkida eesti lennuüksustest, siis *Sonderstaffel Buschmanni* puhul oli lennusalga tunnuseks ristist vasakul olevad tähed SB. Nii kandsid lennusalga *PTO-4*-d vastavalt tunnuskoode SB+AA, SB+AB, SB+AC ja SB+AD. Ka teiste lennusalga lennukite tähistuseks oli SB+ ... . Et lennuüksus ei kuulunud veel saksa lennuväkke, siis ei vastanud lennukite tähistus ka saksa süsteemile.

127. Mereluurelennugrupi ja üksiku lennusalga 1./127 koodiks oli 6R. Nii kandsid 1944. aasta septembris Rootsi lennanud lennukid *Arado Ar-95* tähiseid: 6R+BL, 6R+LL ja 6R+UL. Siinkohal tuleb märkida, et ka mereluure lennusalga lennukite tähistus ei olnud päris õige, sest süsteemi kohaselt tähendas tähistuse viimane täht L, et lennukid peaksid kuuluma kolmandale lennusalgale. Tegelikult oli tegemist aga esimese lennusalga lennukitega.

11. Öölahingulennugrupi koodiks oli 3W. Täielikult vastas lennukite tähistus saksa süsteemile ainult kolmandas lennusalgas, kus viimane täht L oli süsteemi kohaselt tõepoolest kolmanda lennusalga tähiseks. Esimese ja teise lennusalga puhul süsteemist päris täpselt kinni ei peetud, seda just lennusalga tunnustähe osas. Nii näiteks kandsid 1944. aasta sügisel Rootsi põgenenud *Fokker CVE*-d vastavalt tähiseid: 3W+OL ja 3W+OD, samuti Rootsi põgenenud *Heinkel He-50* tähiseks oli aga 3W+NO. Võib oletada, et lennukite saamisel ei hakatud nende tähiseid kogu ulatuses ümber maalima, vaid piirduti ainult lennugrupi tähisega.

Mis puutub Liibavi lennukooli, siis kooli lennukite tunnuseks oli 6X+... . Nii said lennukooli ületoodud *PTO*-4-d nüüd uuteks tähisteks vastavalt 6X+AA, 6X+AB, 6X+AC ja 6X+AD. Pärnu lennukooli lennukite tunnuste kohta autoril kahjuks aga andmed puuduvad. Esialgu igatahes kandsid sinna ületoodud lennukid valdavalt vanu tähiseid, vastavalt 6X+..., kuid koolil olid mõned ka teistsuguste tähistega lennukid, mis saadi nähtavasti kusagilt mujalt. Kas enne lõppu Pärnu lennukooli lennukite tähistuse osas muudatusi toimus, ei ole käesoleva raamatu autorile kahjuks teada.

IV Lendurite väljaõpetamisest

Saksa sõjaväelendurite esmane väljaõpe – algväljaõpe viid läbi nn. A/B koolides (*Flugzeugführerschule A/B*). Tähed A, B jne. Koos numbriliste indeksitega tähistasid lennukiklasse, mida vastava lenduritunnistuse omaja võis juhtida (loomulikult pärast konkreetsetel lennukitüüpidel väljalendamist. Lubatud lennukitüübid olid kantud lenduritunnistuse vastavale leheküljele). Pärast koolituse esimese astme lõpetamist (lenduritunnistuse A_2/B_1 saamist) järgnes siis erikoolitus (tüübikoolitus) lahingulennukitel ja seejärel tuli lahinguline väljaõpe täiendusgrupis (*Ergänzungsgruppe*), kust siis tee juba lahinguüksusesse viis.

Sõja lõpupoole korraldati see süsteem aga vahel ka ümber ja A/B koolitus ning täiendusgrupid pandi kokku, s.t. kogu koolitus viidi ühes ja samas kohas läbi. Seda sai väga hästi teha näiteks öölahingulendurite puhul, kus lahinguüksustes kasutati sageli samu lennukitüüpe, millel kursandid olid juba koolis välja lennanud. Sellises süsteemis õppisid ka eesti lenduris Liibavis ja Pärnus. Nii kannab autorilegi Liibavis välja antud lenduritunnistus nii *Flugzeugführerschule A/B Libau-Grobin* kui ka *Ergänzungsnachtschlachtgruppe Ostland* templeid.

Viimane tempel nii siis tõendas, et koolituse läbinu on saanud ka lahingulenduri väljaõppe. Pärnu lennukool moodustati aga algusest peale kui täiendusgrupp (*Ergänzungs Fliegergruppe Estland*). Eesti jahilendurite väljaõpe toimus aga sellele vaatamata, et tegemist oli juba kogenud lenduritega siiski kolmes erinevas kohas – algul üldised lennuharjutused, seejärel tüübikoolitus ning lõpuks juba spetsiaalne hävituslenduri väljaõpe. .

V Pisut auastmetest

Saksa lennuüksustest kasutatavad auastmed ei erinenud tavalistes jalaväes kasutatavatest auastmetest, välja arvatud kõige alam auaste, milleks lennuüksustes oli *Flieger*. Seega ei tähendanud sõna *Flieger* lennuväes mitte lendurit, vaid kõige alamal auastmel olevat lennuväelast. Lenduri ametinimetuseks oli *Flugzeugführer*. Et võib leiduda lugejaid, kes Saksa sõjaväe auastmeid üldse ei tunne, olgu allpool igaks juhuks toodud Saksa lennuväe auastmed kuni vanemohvitserideni koos eestikeelsete vastetega. Viimaste puhul ei ole antud mitte Eesti sõjaväes praegu kehtivaid auastmenimetusi, vaid lihtsalt tõlget. Nii siis:

sõdurid: *Flieger* – reamees, *Gefreiter* – kapral, *Obergefreiter* – ülemkapral, *Stabsgefreiter* – staabikapral;
allohvitserid: *Unteroffizier* – allohvitser, *Unterfeldwebel* – alamveltveebel, *Feldwebel* – veltveebel, *Oberfeldwebel* – ülemveltveebel, *Stabsfeldwebel* – staabiveltveebel;
nooremohvitserid: *Leutnant* – leitnant, *Oberleutnant* – ülemleitnant, *Hauptmann* – kapten;
vanemohvitserid: *Major* – major, *Oberstleutnant* – kolonelleitnant, *Oberst* – kolonel.

Oli veel üks loetelus nimetamata auaste, mida eesti lennuüksustes küllaltki palju esines, nimelt *Oberfähnrich*. Viimane asetses allohvitseride ja nooremohvitseride vahel ja sisuliselt oli *Oberfähnrich* ohvitserikandidaat, mis väljendus ka mundris. Nimelt kandis ta mundrikuuel ülemveltveebli lõkmeid ja õlakuid, kuid ohvitseri kraepaela, vöörihma ja mütsi (vt. fotot lhk. 81). See auaste anti üldiselt sõjakooli lõpetanud meestele enne leitnandiks ülendamist. Eesti lennuüksustes said selle auastme Eesti sõjaväe reservlipnikud (lipniku auaste oli Eesti sõjaväes aga ohvitseri auaste).

Oli veel üks ametinimetus, mida ei tohi auastmega segi ajada, nimelt *Hauptfeldwebel*, hüüdnimega *Spieß*. Varem oli *Hauptfeldwebel* Saksa sõjaväes ka auaste olnud ja ka käesoleval ajal on see Saksa armees (*Bundeswehr*'is) jälle auaste, kuid II maailmasõja ajal oli see *Wehrmachti* ja lennuväe auastmete hulgast millegi pärast välja jäetud. Sisuliselt kujutas *Hauptfeldwebel* endast kompanii või lennusalga veltveeblit (vene sõjaväes vastas sellele rooduvanem) ja tavaliselt täitis seda kohta kas *Feldwebel* või *Oberfeldwebel*. *Hauptfeldwebel*'i ametitunnuseks oli kaks hõbepaela mundrikuue käise allosas.

Omaette auastmeks oli veel *Sonderführer*, mis oli antud ka näiteks G. Buschmannile. *Sonderführer* ei olnud õieti auaste vaid ametikoht, mis andis sellel kohal teenijale ohvitseri õigused. (*Sonderführer* võis olla ka väga kõrge ametikoht, kuid siinkohal vaadeldakse tavalistes väeosades teeninud asjamehi). *Sonderführer*'i auaste anti ohvitseri kohal teenivatele, kuid sõjakooli mitte lõpetanud spetsialistidele ja üldiselt kehtis see ainult vastaval ametikohal teenimise ajal. Selliseid ohvitseri õigustega ametikohti oli Saksa sõjaväes veel

teisigi, näiteks *Oberzahlmeister* – üksuse majandusülem jne. Üldiselt kandsid need mehed ohvitseri mundrit, kuid nende õlakud erinesid ohvitseride õlakutest.

Käesolevas kirjutises on ühtluse ja selguse mõttes kasutatud eesti lennuüksustes ametlikult kehtinud saksa auastmeid. Igapäevases, lennuüksustes kasutusel olnud kõnekeeles kasutati aga läbisegi nii saksa- kui ka eestikeelseid auastmeid. Nii räägiti näiteks *Flieger* ja *Gefreiter*, kusjuures eestikeelseid vastavaid auastmenimetusi (reamees ja kapral) kasutati vähe. Paralleelset kasutamist leidsid aga nii *Unteroffizier* kui ka allohvitser, *Oberfeldwebel* ja ülemveltveebel, *Oberleutnant* ja ülemleitnant, *Hauptmann* ja kapten jne.

Lõpuks tuleks veel ehk märkida, et Saksa lennuväes ei pidanud lendur tingimata ohvitser olema. Tegelikult olevatki tavalise lenduri ettenähtud auastmeks rahuajal olnud *Oberfeldwebel*, kuid sõja ajal sellest kinni ei peetud ja Saksa lennuväes teenis igasuguse auastmega lendureid, alates *Gefreiter*'ist. Alama auastmega lenduritele kehtisid, võrreldes teiste sama auastmega mittelendavkoosseisus teenivate meestega, ainult mõningad erisoodustused, mis üldiselt olid ohvitseridele ette nähtud. Nii näiteks anti ülelendude puhul, kui olukord nõudis ööbimist võõral lennuväljal, peatuspaik vaatamata auastmele ohvitseride kodus, ka lennuraha oli kõikidele lenduritele, vaatamata auastmele, ühesuurune jne. Ka lisa toiduratsioonid, mis lendavale koosseisule olid ette nähtud, olid kõikidele lenduritele, vaatamata auastmele, ühesugused (siinkohal tuleb märkida, et Saksa sõjaväes ei olnud erinevate ratsioonidega ohvitseride- ja meeskonnaköökı, nagu see näiteks Nõukogude Armees oli, mistõttu põhitoit oli kõikidele, auastmele vaatamata, ühesugune).

Mis puudutab Liibavi lennukooli lõpetanud lendureid, siis veidi enne Eestist lahkumist andis Eesti Lennuväeleegioni staap välja käskkirja, mille ühes punktis oli märgitud, et lennukooli lõpetamine loetakse ühtlasi ka allohvitseride kooli lõpetamiseks. Praktiliste ülendamisteni selle alusel aga enam ei jõutud.

VI Veidi ka au- ja muudest märkidest

(Allpool on vaadeldud ainult lennuväes kasutuselolnud märke). Autasuks lahinguliste teenete ja isikliku vapruse eest oli Saksa sõjaväes Raudrist, mille astmeteks altpoolot lugedes olid:

- 2. klassi Raudrist, mida ennast rinnas ei kantud (kanti ainult saamise päeval). Rinnas, mundrikuue nööpaugus kanti ainult selle risti must-valgete servatriipudega ja laiema punase kesktriibuga linti;
- 1. klassi Raudrist, mida kanti vasakul rinnataskul (või selle asukohal);
- Raudristi Rüütlirist, mida kanti kaelas;
- Raudristi Rüütlirist koos vastavalt kõrgemate autasudega, milleks olid Rüütliristi juurde (järjekorras) antavad tammelehed, mõõgad ja briljandid.

Siin kehtis omamoodi hierarhiline süsteem, mille puhul ühtegi autasu ei korratud (korrati ainult Esimeses maailmasõjas saadud Raudriste, mille puhul Esimese maailmasõja Raudristi lindile kinnitati vastav väike metallmärk või pannal) ja uue autasustamise korral võidi anda ainult järgmine, kõrgem järk. Seetõttu on näiteks nõukogude kirjanduses leiduvad jutud nelja Raudristi kavaleridest tingitud lihtsalt kirjutajate asjatundmatusest, kes lähtusid ilmselt Nõukogude Liidu tavast aumärke korrata. Ja veel, kui vägitegu vääris kohe kõrgema järgu autasu, siis kaasnes sellega automaatselt ka madalamate järkude andmine.

Oli veel üks 1. klassi Raudristi ja Rüütliristi vahepealne, mittesüsteemne aumärk,

nimelt Saksa Rist Kullas, mida , nagu räägiti, algul välismaalastele ei olevat antud. Kuid hiljem selgus siiski, et see nii ei ole ja isegi üks eestlane, pataljon “Narva” viimne komandör Hando Ruus on selle saanud.

Sõjaliste, mitte otseselt lahingutegevusega seotud teenete eest oli ette nähtud anda nn Sõjateeneterist. Viimane võis olla mõõkadega või ilma (ilma mõõkadeta rist anti ainult tsiviilteenete eest). Sõjateeneteristil oli samuti mitu järku – 2., 1. ja Sõjateeneteristi Rüütlirist ning isegi kuldne Sõjateeneteristi Rüütlirist. Selle alama, 2. klassi lint oli Raudristi lindile vastupidise värvikombinatsiooniga (must, laiem kesktriip puna valgete ääretriipudega) ja ka siin kanti rinnas ainult linti. Eesti lennuüksuste meestel võis näha ka seda aumärki.

Rindelendude arvu näitas saksa lennuväes nn. rindelennuspange (*Frontflugspange*), mida kanti mundrikuue vasakust rinnataskust kõrgemal. Rindelennuspanged võeti kasutusele 1941. aastal. Spange ise tuletas oma kujult pisut meelde kaheharulist, horisontaalses asendis tammelehtedest propellerit, mille keskosaks pärg. Selle sees oli tähis, mis näitas, milliste lendudega oli tegu (näiteks luurelenduritel oli selleks kotkapea, lahingulenduritel allapoole suunatud tiibadega nool või hiljem ristatud mõõgad jne.). Rindelennuspange anti: 20 lennu eest pronksspange, 60 lennu eest hõbespange ja 110 lennu eest kuldspange. Edasi läks asi pisut keerukamaks, sest spange juurde antava ripatsi (*Anhänger’*i) saamiseks tuli erinevatel lennuväeliikidel sooritada erinev arv lendusid. Näiteks luurelendurid said *Anhänger’*i 250, lahingulendurid 400, transport- ja jahilendurid isegi alles 500 lennu sooritamise järgi. Ripatseid hakati andma 1942. aastast alates. Hiljem, 1944. aastast alates, kui lahingulendude arvud väga suureks läksid hakati andma ripatseid, millel lahingulendude arv (intervalliga 100) oli peale graveeritud ja stukalendurile, *Oberst* Rudelile, kes sooritas 2530 lahingulendu anti isegi briljantidega rindelennuspange, millele oli graveeritud arv 2000. Rindelennuspange puhul kanti rinnas ainult kõige kõrgemat saadud järku.

Lisaks autasudele kanti rinnas ka veel ametimärke. Lendavkoosseisu ametimärkide põhisümboliks oli tammelehtedest pärjas kotkas, kelle küünte vahel oli kas haakrist, noolekimp vms., vastavalt sellele, millise ametimehega oli tegu. Ka kotka kuju oli igal ametil erinev. Neid märke kanti samuti mundrikuue vasakul rinnapoolel, 1. klassi Raudristist madalamal. Enne sõda Eesti sõjaväelennukooli lõpetanud mehed kandsid ülaltoodule lisaks veel ka Eesti sõjaväelenduri märki, mis kujutas endast sini-must-valget kolmnurkset kilpi ja mõõka küünte vahel hoidvat kotkast. Seda märki kanti samuti mundrikuue vasakul pool, kõikidest teistest märkidest kõrgemal.

Lendurimärkide osas jäid omamoodi vaeslasteks Liibavi lennukooli lõpetanud lendurid. Lennukoolist neile saksa lendurimärki ei antud. Ka eesti lennuüksus selleks omapoolset taotlust kõrgemale poole ei esitanud (vanematel meestel oli nii eesti kui ka saksa lendurimärk), Eesti lendurimärgi kandmise õigust n.ö. järjepidevuse alusel aga ka ei tõstatatud. Omamoodi hädalahenduse leidid siin kolmanda lennusalga meeste jaoks *Hauptmann* Ürgsoo, kes meeste sõduriraamatusse (*Soldbuch’*i) lasim sisse kanda saksa lendurimärgi, mille alusel mehed kandsid siis rinnas riidele tikitud saksa lendurimärki.

Mis puutub vaatlejatesse ja pardalaskuritesse, siis , nagu eespool juba mainitud, oli ka neil saksa lennuväes oma märk, mis lendurimärgist erines teistsuguse kotka kuju poolest. Autor ei tea, kuidas oli lugu 127. Mereluurelennugrupi vaatlejatega, kuid eesti lennuüksuse pardalaskuritest olevat A. Putmakeri mäletamist mööda

pardalaskuri märgi saanud ainult esimese pardalaskurite kursuse lõpetajad (kuid kas kõik, või ainult need, kes saksa üksustes stažeerimas käisid, on aeg mälust kustutanud. Pardalaskuri märk anti pärast viie vaenulennu sooritamist). Hiljem, Liibavis lõpetanud pardalaskurid, ehkki nad rindelennuspangesid said, pardalaskuri märki küll ei saanud. Nähtavasti seisis siin asi lihtsalt selles, et algul tegutseti saksa lendurimärkide saamiseks piisava agarusega, kuid siis, kui see vanematel meestel juba olemas oli, jäid hiljem väljaõppe saanud mehed selles osas lihtsalt unarusse.

Lõpuks tuleb veel märkida, et lennuväelaste mundritel võis vahel näha ka teistsuguseid märke. Nimelt meestel, kes enne lennuväkke tulekut olid teeninud jalaväes ja seal saanud näiteks Ida- või Talvesõjamedali, olid ka need rinnas. Kuid eriti palju selliseid mehi ei olnud.



Eesti sõjaväelenduri märk



Saksa sõjaväelenduri, ...



... vaatleja ja



... pardalaskuri märk



Ülal: luurelenduri ripatsiga kuldne rindelennuspange. Ripatsi saamiseks vajalike lendude arvuni (luurelenduril 250, lahingulenduril 400) eestlased ei jõudnud. All hõbedane lahingulenduri rindelennuspange. Selliseid spangesid said ka eestlased



Hauptmann William Laanekõrbi märkide kogu: ülemine rida (vasakult): Eesti sõjaväelenduri märk, haavatumärk, saksa lendurimärk, keskmine rida: 1. klassi Raudrist, 2. klassi Raudrist, idamedal, talvesõja medal, alumine rida: luurelenduri kuld, hõbe ja pronks rindelennuspange. Vasakul: W. Laanekõrbile antud Aupokaal eriliste saavutuste eest õhusõjas (*Ehrenpokal für besondere Leistungen im Luftkrieg*).

II OSA

SUVEÖÖDE LENNUD

KUUVALGEL ÖÖL

Oi aegu ammuseid ja kaugeid sõjaöid,
ma unelmates nüüdki veel näen teid …

On lembe augustikuu õhtu. Kuldse täiskuu kiired langevad akna taga oleva puu õhkõrnas tuules värelevatele lehtedele ja suubuvad läbi lahtise akna siis mu tuppa, moodustades seinal ja põrandal kirju mustri. Väljas on kuulda sirtsude siristamist. Ei ole tahtmist tuld süüdata. On mõtiskluste aeg. Nii lasengi oma mõtetel siis lennata. Üha kaugemale ja kaugemale kulgevad nad ja äkki kangastub mu mõtetes erakordse selgusega pilt ühest kaugest, aastakümnete tagusest, peaaegu samasugusest suveõhtust. Ajast, mil olin vaevalt poisieast välja jõudnud …

* * *

Öö laskub Eestimaa kohale. Läänetaevas kumab veel aeglaselt kustuvas õhtuehas, idast aga saabub üha süvenev pimedus. Ümberringi valitseb vaikus. Isegi tuul on vaibunud. Ainult aeg-ajalt on tumedas idataevas, kaugel silmapiiril, näha tuhme, nõrku valgusesähvatusi ja kostab tasast kõminat. See ei ole äike. Saabuv sume augustiöö on sõjaöö aastal 1944.

Suure põllu ääres seisva vana küüni juurde on kogunenud salkkond noori, lennuriietuses mehi. Heidetakse nalja, aasitakse üksteist ja, nagu meeste seltskonnas tavaliselt, räägitakse naistest. Ja ehkki osa meestest on alles verinoored, vaevalt poisikeseeast välja jõudnud, on just nemad, kui jutte uskuda, naiste alal need kõige suuremad asjatundjad. Keegi ei taha ju teistest vähem kogenumana välja näha ja tegelike kogemuste puudus tuleb lihtsalt jutuga tasa teha.

Suurest mõisa heinapõllust on sõjaolukorras saanud ajutiselt välilennuväli ja küünist komandopunkt, kus toimub lennuüksuse[x)] lahingutegevuse juhtimine. Küüni juurde kogunenud lendurid ootavad, nagu igal õhtul, lahingukäsku ja lendude algust. Kohe saabub ka auto, millest väljub keskmist kasvu tumedajuukseline mees. Kõlab lühike käsklus: “Kõik sisse!”

Küüni valgustab nõrgalt karbiidilamp. Lennuüksuse ülem, kapten, tema see saabuja oligi, alustab, nagu ikka, igaõhtuse rituaali - lennukäsuga. Andmed üldise rindeolukorra, rindejoone paiknemise ja vastase, eeskätt õhutõrje ja öiste hävitajate, võimaliku tegutsemise kohta, üksuse ülesanne antud ööl, teised antud rindelõigus tegutsevad omad lennuüksused, tagavaralennuväljad, ilmaennustus antud ööks, rindel kehtiv tunnussõna, juhuks kui mõnel mehel peaks tekkima vajadus jalgsi tagasitulekuks, täna öösel kehtivad lennukitelt lastavad tunnusraketid, nn. ES-raketid ja lennukite kere all olevad spetsiaalsed tunnustuled ning stardi, maandumise ja ülesande täitmisega seotud erikorraldused.

See tseremoonia kordub õhtust-õhtusse. Kuid kõik need andmed on lenduritele nende tegevuses hädavajalikud. Ehkki mehed on saksa mundris, on siiski tegemist eesti üksusega ja kogu see jutt toimub eesti keeles. Oma jutu lõpetab kapten kellade kontrollimisega ja kõlabki käsklus: “Masinate juurde!”

Mehed hakkavad väljuma. Küüni ukse juurde on pandud kastid rakettidega. Tunnusrakettidele lisaks on kastides ka erisignaalide andmiseks vajalikud punased ja rohelised, samuti valgusraketid. Iga mees võtab neist vajaliku portsu kaasa. Õhtutaevas on eha vahepeal juba peaaegu kustunud. Nagu igal õhtul, nii ootab ka täna küüni juures lahtine veoauto, millele lendurid ronivad. Auto alustab sõitu ümber lennuvälja. Iga natukese maa järele tehakse

---

[x)] Oma kujutlustes olen jälle 11. Öölahingulennugrupi (öiste pommitajate grupi) 3. lennusalgas ja tegevuspaigaks on Triigi lennuväli

peatus, ning mõni mees hüppab maha, suundudes metsa ääres seisva, hämaruses ainult tumeda siluetina paistva lennuki juurde.

Oma kujutlustes olen ka ise jälle üks neist noortest meestest, kes täna alustavad järjekordset lahingulendu. Kõik on nii selge, nagu toimuks see tõepoolest tegelikkuses. Minu lennuk paikneb komandopunkti lähedal ja nii olen ma üks esimesi mahahüppajaid.

Lennuki juures tuleb mulle vastu motorist, kes pisut hooletult teatab, et lennuk on tangitud, korras ja ka pommid on korralikult all. Õieti oleks motorist pidanud korra kohaselt esinema, aga enamasti olid meie üksuses lenduri ja tema motoristi suhted kujunenud oma poiste suheteks, mille puhul sõjaväelisest korrast, kui kõrgemaid ülemusi just juures ei olnud, eriti kinni ei peetud. Olid ju ka motoristid enamasti samasugused, vaevalt poisieast välja saanud noormehed, kes oma tarkuse, nii palju kui seda siis oli, olid kogunud lennukoolis korraldatud mõnekuulistel motoristide kursustel. Kogu kooli aja elati lendurõpilastega samas majas ja lennukoolis loodud sõbralikud suhted on säilinud ka lahinguüksuses teenides.

Usalda, aga kontrolli, sest mängus on esmajoones ju sinu elu. Nii siis igaks juhuks tiir ümber lennuki, veendumaks, et kõik on tõepoolest nii, nagu motorist ette kandis. Päeva ajal lennuki moondamiseks kasutatud oksad, puldanist katted ja tüüride blokeerimisklotsid on kõrvaldatud ning lennuk paistab ka ise olevat korras. Ette nähtud stardiajani on veel aega. Seetõttu saab veel pisut niisama suveööd nautida ja lobiseda. Et aeg on tegutsema hakata, sellest annab märku kaugemal lennuvälja ääres oleva lennuki mootori käivitamine. Selge, pikema ruleerimistee tõttu kuni stardikohani tuleb sellel mehel pisut varem alustada. Lennukisse ronimisel ja langevarju- ning istmerihmade kinnitamisel on motorist abiks. Langevarju on motorist juba varem langevarjuhoidlast kohale toonud ja lenduriistmesse asetanud. Juhise ja pedaalide liigutamisega veel kiire kontroll, et tüürid on vabad ja ongi käes aeg mootori käivitamiseks.

Kõrgusmõõtja nulli, trimmer neutraalseisu, gaasihoob tühijooksu- ja bensiinikraani hoob peapaagiasendisse, mõned sortsud bensiini bensiinipritsiga sisseimemistorustikku ja ettevalmistused käivitamiseks ongi tehtud. Nüüd läheb asi tõsiseks. Motorist on võtnud käivitusvända ja asunud lennuki külje peal, mootori kõrval seistes, vändaga mootorit ringi ajama. Propeller pöörleb aeglaselt. Kõlab vastastikune hoiatus-vastus “Kontakt!”, nagu seda Eesti lennuväes kasutati. Lülitan mõlemad magneetod sisse ja, nagu tavaliselt ikka, mootor elustubki, algul paar korda turtsatades kuid siis korralikult käivitudes.

Järgneb mõneminutiline mootori soojendamine, seejärel aga, kui õli temperatuur ja rõhk on normis, alustan mootori korrasoleku kontrolli. Ehkki lennuki ratastel on pidurdusklotsid ees, tuleb siiski ka lennuki rattapidurid, mida käsitletakse pöördetüüri pedaalide abil jalgadega, peale suruda ning juhis täielikult tagasi tõmmata, et propelleri tuules tõusma kippuvat saba maha suruda. Toimub ju mootori kontrollimine algul täispööretel, seejärel aga ka magneetosid korda mööda välja lülitades. Nii, mootori pöörded vastasid kõikidel režiimidel ettenähtuile. See tähendab, et oleme, s.t. mina, motorist ja lennuk, lahingulennuks valmis. Gaasihoob tagasi väikestele pööretele ja annan motoristile märku, et ta lennuki rataste eest pidurdusklotsid ära tõmbaks.

Pidurdusklotsid lennuki rataste eest ära tõmmanud, lülitab motorist oma puna-valge-rohelise tulega taskulambil sisse rohelise tule ja asub sellega kutsuvalt viibates lennuki ees sörkides stardiraja poole teele. Järgnen talle, mootori väikestel pööretel töötades. Aeg-ajalt tuleb ka gaasiga mängida. Ruleerimiskiirus tuleb hoida selline, et motorist vabalt lennuki ees liikuda jõuaks. Öisel, pimendatud ja põldudel paikneval välilennuväljal on ruleerimisel motoristi juhtimine hädavajalik. On ju lennuväli moondamise mõttes jäetud enam-vähem selliseks nagu ta oli. Ainult stardirajal on rohi maha niidetud ning ka rada ise veidi tasandatud. Kõrgel asetsev lennuki nina aga piirab lenduri vaatevälja ja seetõttu ei tarvitse ta ise kõike, mis

ohutuks ruleerimiseks vaja, lendurikabiinist näha. Kuid mis seal pattu salata, lihtsamatel teelõikudel sõidab motorist lennuki tiival, lendurikabiini kõrval seistes tihti ka kaasa.

Jõuamegi stardiraja juurde, enam-vähem stardipaiga kohale, mida tähistab kaks kõrvuti asetatud valget tuld. Motorist näitab punase tulega “stopp”. Tõmban gaasi maha, ja lennuk seisatub. Eelmine masin on just startinud ja rada vaba. Seda näitavad kustutatud stardiraja tuled. Vahel tuleb siin tükk aega oma stardijärjekorda oodata. Seekord seda vaja ei ole. Süütan lennuki pardatuled, mis on loa küsimine stardirajale ruleerimiseks. Vastuseks lülitab stardikorrapidaja ehk stardipost, nagu teda nimetatakse, sisse stardiraja tuled ning viipab kutsuvalt taskulambi rohelise tulega. Ruleerin rajale ning pööran lennuki ninaga stardisuunda. Seejärel kustutan pardatuled ja ka stardiraja tuled kustuvad. Stardipost läheneb lennukile ja kontrollib taskulambi abil, milline masin stardib. Seejärel pöördub oma kohale tagasi ning lülitab rajatuled uuesti sisse. See on stardiluba.

Ka mina süütan lennuki pardatuled ja lükkan siis gaasihoova sujuvalt põhjani ette. Mootori pöörded tõusevad maksimaalseteks ning lennuk hakkab liikuma. Algul aeglaselt, siis aga üha kiiremini ja kiiremini. Juhis on veidi neutraalasendist üle ettepoole lükatud, et lennuki saba kiiremini maast lahti tõuseks. Jalgade abil hoian pöördetüüriga suunda. Kipub ju lennuk startimisel propelleri tekitatud vurriefekti toimel suunast ära pöörama. Valgete stardiraja tulede rida kihutab üha kiiremas tempos lennukist mööda. Saba on tõusnud ja juhis jälle neutraalasendis. Tunnen, kuidas lennuki liikumine maapinnal järjest kergemaks muutub. On aeg. Tõmban juhist kergelt õige vähe tagasi ja tunnen sedamaid, kuidas lennuk eraldub maapinnalt. Järgneb lühike kiiruse kogumine, maapinnast õige väikese nurga all eemaldudes ja seejärel viin lennuki tõusuasendisse. Ühtlasi kustutan ka pardatuled ning tean, et samaaegselt kustuvad ka stardiraja tuled.

Umbes 50 meetri kõrgusel tõmban gaasihoova tagasi ja reguleerin mootori pöörded tõusurežiimile vastavaiks, trimmeriga aga juhise asendi käele mugavaks. Variomeeter näitab umbes 2 m/sek tõusu ja kõrgusmõõtja osuti ronib aeglaselt ülespoole. Armatuurlaua valgustus on kustutatud, piisab mõõteriistade fosforestseerumisest.

Lennuväli on juba tükk maad seljataga. Samaaegselt vasakut jalga andes ja juhist vasakule kallutades viin lennuki lamedasse vasakpöörangusse. Kohe tuleb aga juhist pisut paremale anda, et lennuki kallak liigselt ei süveneks. Võtan lennuki pöörangust välja nii, et kurss oleks enam-vähem itta, rindele. Maapind muutub all üha tumedamaks ja vajub nagu uttu. Eristatavad on ainult põldudest veel pisut tumedamad metsad, tuhmilt vastu helkivad veekogud ja valged maanteede triibud. Mootor müriseb ühtlaselt ja selle väljalasketorude otstes väreleb sinakas gaasileek.

Taevas kumab kuldkollane kuu. Siin, Narva rindel lennates on selge ilmaga ka öösel üsnagi kerge navigeerida. Muidugi, halva ilma ja väikese nähtavuse korral on lugu hoopis teine. Kergeks teevad selle just iseloomuliku kujuga veekogud, mida Soome lahe ja Peipsi järve vahelisel ala on üsnagi palju ja ka Peipsi järve põhjakallas ise on küllaltki hea objekt navigeerimiseks. Lisaks sellele on sakslased öölendudeks kasutusele võtnud ka veel nn. plinkmajakate süsteemi, mis valgussignaaliga annavad pidevalt teatud kindlaid morsetähti. Nende majakate asukohad on teada - Konju, Pagari ja Alajõe. Neist tähtsaim on Pagari majakas, mille signaaliks on PU (·– –·   ··–). Sellest majakast põhja poolt möödumine võib esile kutsuda suuri ebameeldivusi. On seal ju Kohtla-Järve õlitööstus, mida kõvasti kaitstakse. Kõik lennukeelu rikkujad, nii võõrad kui omad saavad tuld ja lisaks sellele on Kohtla-Järve kohal taevas ka veel tõkkeballoonid, mille all rippuvatesse trossidesse sattumisel on asi naljast üpris kaugel. Miks venelased plinkmajakaid puruks ei ole pommitanud, ei tea, aga võib arvata, et nähtavasti on ka nende lennukitel neid mugav kasutada.

Täna tuleb enne rindele jõudmist veidi rohkem kui tavaliselt kõrgust koguda. On ju tänaseks lennuülesandeks mingi metsamassiivi pommitamine, mida kõrgemad staabid peavad

oletatavalt vastase väeosade koondumisrajooniks. Ka pommid on vastavad, niinimetatud "behälterid" (eestikeelset nimetust pole keegi viitsinud neile välja mõtelda). Selline "behälter" kujutab endast pisikeste, umbes kiloste süüte- või kildpommikestega täidetud kesta, mis lennuki alt pommiheitmisel vabanedes mõne sekundi kukub ja siis laiali laguneb, nii et pommikesed vihmana maapinnale langevad. Et pommikesed jõuaksid enne maapinnale langemist piisavalt hajuda, peab pommiheitmine toimuma vähemalt 1500 meetri kõrgusel. Erilist nähtavat efekti "behälterite" kasutamisega tavaliselt ei kaasne, kuid otsustades vastase õhutõrje tegevuse põhjal, on nende mõju nähtavasti siiski küllaltki valus. "*Behälteritega*" lennates on tihe tõrjetuli alati garanteeritud.

Maastik ujub aeglaselt lennuki alt mööda. Olen umbes pool tundi lennanud ja rinne on juba õige lähedal. Selle paiknemine on öösel üsnagi hästi ja kaugele nähtav. Siin ja seal õhku lastud valgusraketid, samuti leekjäljestusega kuulid või mürsud näitavad üsnagi selgesti, kus on omad, kus võõrad. Rinne kui selline ei maga ka öösel. Huvitav on selliseid leekjäljestusega mürskusid vaadata. Tean, et mürsu lennukiirus on mitusada meetrit sekundis, kuid ülevalt jälgides toimub kõik nagu aegluubis. Väljalasu sähvatus ja siis hakkab tulekera aeglaselt liikuma, selle teekond lõpeb aga mõne, pikana tunduva hetke pärast mürsu lõhkemissähvatusega.

Eespool hakkab taevas sädelema. Need valged, pisut kollakas-punaka tooniga sähvatused, mis välja näevad nagu säraküünla sädemed, tähendavad, et keegi lendab juba rinde kohal ja vastase rasked õhutõrjekahurid alustasid tööd. Küllap on nende märklauaks keegi meie varem startinud poistest. Kohe jõuan ka ise rindejoone kohale. Nüüd tuleb hoolega olukorda jälgida. Kes laseb ja kust lastakse. Vastase õhutõrje-suurtükipatareid on varasematest kogemustest juba enam-vähem teada-tuntud, samuti ka nende lasketäpsus. Mõne peale võib rahulikult sülitada, aga teistega tuleb ettevaatlik olla ja nende võimalikud tulistamisalad on soovitav sik-saklennus läbida. Nii, et, nagu üks naljavend õpetas, selleks ajaks kui need seal all on suutnud oma torud siki suunas välja sihtida, oleksid sina juba saki peal. Esialgu minu pihta veel ei põmmutata. Pommirünnaku sihtmärk, tume, rindejoonest mitte väga kaugel paiknev metsamassiiv on küllaltki selgelt näha. Seda enam, et vahepeal kõrgemale tõusnud täiskuu valgustab maapinda üsna hästi.

Kõrgust on umbes 2000 meetrit. Täna on meile rünnaku taktika suhtes vabad käed jäetud. Mitte alati ei ole see nii. Otsustan märgist algul mööda lennata ja siis laia kaarega tagasi pöörates pommid heita. On juhtunud, et vastase õhutõrje peab rinde suunas lendavat lennukit algul omaks, mis hõlbustab pealelendu. Et märgi pindala on suur ja all midagi sellist näha ei ole, mille tabamine erilist huvi pakuks, siis ei oma täpne sihtimine kuigi suurt tähtsust. Tuleb lähtuda lendurite keskel levinud naljatlevast ütlusest: "Ega mets tühi ei ole".

Nii, sihtmärk on juba tükk maad seljataga. Teen kaare ja alustan märgile pealelendu. Nüüd nähtavasti jõuab minu olemasolu ka allolevate õhutõrjemeeste teadvusse ja ei mingit oma. Lennukist veidi eespool, aga õnneks pisut madalamal, hakkavad mürsud õige tihedalt lõhkema. Mootori mürin summutab lõhkemiste hääle, näha on ainult sähvatusi ja ainult siis, kui mõni mürsk satub õige lähedale, on kuulda hele plaks, nagu lööks keegi käsi kokku. Kuna kõrgust on, siis tõmban gaasi maha ja lähenen märgile lauglennus. Nimelt on vastase õhutõrje-suurtükipatareid tulejuhtimiseks varustatud akustiliste seadmete, helilokaatorite või nn. kõlapüüdjatega ja selline mootorimürina kadumine on nad, nagu varasemad kogemused on näidanud, tihti segadusse ajanud. Näib et ka nüüd. Tule tihedus jääb mõnevõrra väiksemaks ja lõhkemised on rohkem hajutatud. Tulistatakse nähtavasti huupi, andes n.-ö. igaks juhuks tõkketuld.

Märgile lähenedes näen, et metsas on mitmel pool tekkinud pisikesed tulekolded. Ilmselt on tegemist eelmiste meeste poolt heidetud pommide tagajärjega. Võtan veidi paremale, kus paistab olevat pommitamisest seni puutumata ala, lülitan pommide süütevoolulüliti sisse ja, sobivale kaugusele jõudes, päästan pommid. Lendan ikka veel lauglennus. Loen sekundeid,

mis kuluvad pommide langemiseks ja kallutan siis lennuki järsult vasakule tiivale. Normaalselt lennates varjaks lennuk tabamused. All on kõik veel pime, aga kohe lööb mets kildpommikeste lõhkemistest hetkeks sädelema. Siin ja seal on näha ka pisikese tulekolde tekkimist. Mis seal tegelikult juhtus, seda teavad ainult allolijad ja vanajumal taevas. Siit õhust ei oska selle kohta aga mitte midagi tarka öelda. Viin lennuki uuesti normaalasendisse ja jätkan lendu rindejoone suunas.

Taga on läinud märuliks. Nagu tagasivaatepeeglist on näha, on taevas tihedalt mürskude lõhkemissähvatusi täis. Ent need kõik on minust tagapool ja seetõttu erilist muret ei valmista. Kuid "Vasjad" on üles ärritatud ja "kütavad" mis jaksavad. Järgmistel meie meestel läheb ilmselt raskeks. Nähtavasti tuleb mõnel mehel märgi ründamise asemel neid põmmutajaid mõne pommiga pisut rahustada. "*Behälterid*" on selleks üsna sobivad ja tulistava patarei asukoha reedab kahurite suudmeleek.

Rindejoon läheneb, aga ka kõrgus väheneb. Ei ole midagi teha, tuleb mootor uuesti normaalsele töörežiimile viia ja horisontaallennus jätkata. Kusagil rindejoone läheduses elustub selle peale aga mingi kerge õhutõrjekahur. Selliste kahurite laskmist on üsna tore eemalt vaadata, kui ise märklauaks ei juhtu olema. Nende, paarisentimeetrilise kaliibriga automaatkahurite leekjäljestusega mürsurida tõuseb vongeldes, nagu pardikari taeva poole. Ülevalt vaadates on mürskude lend algul aeglane, kiireneb aga seda rohkem, mida lähemale mürsud lennukile jõuavad, et siis viimasel hetkel lennukist välkkiirelt mööda tuisata.

Pagana kahju, et ühtegi pommi enam all ei ole. Teeks teile, poisid, pisikese üllatuse. Aga pole viga. Kahuri asukoht tuleb meelde jätta ja mõni teine kord, kui lennuülesandeks on lihtsalt häirimislend ehk, nagu meie lendurid selle kohta ütlevad, vaba jaht, see pisike asi ära õiendada. Ka nendel meestel ei ole täna hea päev. Laskmise täpsus jätab tublisti soovida ja mürsud mööduvad lennukist tükk maad vasemalt.

Sooh! Rindejoon on seljataga ja algab rahulik "kodu poole purjetamine". Heledas kuuvalguses on maapind, millele metsad ja majad pikki musti varje heidavad, vägagi hästi nähtav, peaaegu nagu päeva ajal. Kui siia juurde lisada ka plinkmajakad ning kuupaistes vastu läikivad veekogud, on navigeerimine üsnagi lihtne. Võtan kursi PU peale, mille signaaltuli nagu hõõguv sigaretiots ees ööpimeduses vilgub. Kogu teekond rindele ja tagasi on palju kordi läbi lennatud ja seega üsnagi tuttav. Tänase ilmaga on lennukaart rohkem nii igaks juhuks ja ka selleks, et rinde kohal vajaduse korral sihtmärgi asukohta täpsustada, kaasas. Kuid päris hooletuks ei saa siiski minna. Ümbrust tuleb üsnagi hoolega jälgida, sest on ju õhus teisigi lennukeid, nii omi, kui tõenäoliselt ka vastase omi. Ja kellel seda kokkupõrget ikka nii väga vaja on.

Tunnen, et tahaks midagi närida ja ka laulutuju tuleb peale. Närimiseks torkasin ennist lendurikabiinis vasakul paiknevasse kaardikotti biskviidipaki ning šokolaaditahvli ja üksinda lennukis viibides on üsnagi mõnus omaette laulu joriseda. Naudin lendamist ja ilusat ööd.

"Kurat võtaks, see veel puudus!" All on järsku ärganud mingi sakslaste helgiheitja ja selle kiir kobab taevast üsnagi lennuki lähedal. Varsti hakkab mõni lollpea ka veel põmmutama. See asi tuleb eos ära lõpetada. Muidugi, ei ole välistatud, et ka mõni Vene lennuk siin parajast lendab, aga praegu tundub küll nii, et nad otsivad just mind. Kaheraudne, tunnusrakettidega laetud raketipüstol on piloodikabiini paremal küljel paiknevas püstolihoidjas. Selle asend on selline, et hoidjasse paigutatud püstolist võib rahulikult raketi välja tulistada, ilma et oleks karta oma lennuki tabamist. Hetkega vinnastan püstoli ühe raua ja vajutan päästikule. Lennuki paremalt küljelt paiskub välja rakett, mis hetk hiljem lõhkeb mitmeks raketiks. Nende arv on määratud signaalraketi numbriga, mis, nagu parool ja tunnustuledki, iga päev vahetub. Selline rakett on sakslastel oma lennuki tunnuseks. Viivuks lülitan sisse ka lennuki kere all paiknevad tunnustuled. "Mõjus!" Helgiheitja kiir kustub nagu noaga lõigatult. Võib rahulikul lendu jätkata.

Aeg möödub. PU on ammu seljataga ja olen jõudnud juba oma lennuvälja lähistele. Kaugel eemal lööb maapinnal tuhmilt särama roheliste-valgete-punaste tulede rida. See on stardi-maandumisrada, mida nähtavast mõne maandumisele tuleva lennuki tarbeks valgustatakse. Muul ajal, kui startivaid või maanduvaid lennukeid parajasti ei ole, on lennuväli pimendatud. Sõja ajal ei saa endale suurt tulevärki lubada. Tulede järgi otsustades on raja suund samaks jäänud, kui ta startimisel oli.

Laskudes umbes 300 meetri kõrgusele lähenen lennuväljale ja paremale pöörates asun lennuväljast pisut kaugemal maandumisrajaga paralleelsele kursile, ehk lendan platsringi, nagu sellist lennuvälja ümber kohustuslikku neljakandilist maršruuti nimetatakse. Ühtlasi lülitan viivuks ka parda- ja tunnustuled sisse, et maa peale oma peatsest maandumissoovist märku anda. Maapealt vastatakse hetkeks rajatulede süütamisega. See on vajalik, et lendur ikka teaks, mis suunas tuleb maanduma tulla. Tuule pöördumise tõttu võib maandumisraja suund vahepeal ju muutunud olla.

Nii, seda “ringi” külge on piisavalt lennatud. Teen 90°-se pöörangu ja asun maandumisrajaga risti olevale kursile. Veidi lennanud, süütan maandumisloa küsimiseks pardatuled. Maa vastab sellele omakorda mandumisraja tulede süütamisega, et näeksin viimases pöörangus õieti raja asukohta. 150 meetri kõrgusel sooritan viimase, 90°-se vasakpöörangu, millest väljudes olengi maandumisraja pikendusel. Eemal ees, maapinnal helgib rida rohelisi, seejärel valgeid ning edasi punaseid tulesid. Need tuled on stardi-maandumisraja vasakpoolses servas. Kaks kõrvuti asetsevat valget tuld valge tulederea alguses tähistavad nn. maandumisristi asupaika, mille juurde tuleb maanduda, kaks punast valge tulederea lõppedes ja neile järgnev punaste tulede rida aga seda, et kui selleks ajaks lennuk maha ei ole saanud, siis tuleb läbi startida, sest lennuki normaalseks väljajooksuks enam lennuraja pikkust ei jätku.

Lähenen, lennukit mootoriga maandumisraja servale vedades. Lennukoolis õpetati meile alguses küll seda, kuidas normaalne maandumisarvestus teha ja siis lauglennus maandumisele tulla, aga öistel välilennuväljadel osutus hoopis kasulikumaks moodus, kus maandumisarvestus tehti puudujäägiga, mida siis mootori abil parandati. Tõsi, sellist maandumist õpetasid meile lennukoolis öölendude ajal ka meie rindekogemustega instruktorid. Nii tasapisi gaasiga mängides olengi jõudnud lennuraja alguse kohale olles mõne meetri kõrgusel. Nüüd on aeg gaas lõplikult maha võtta ja juhist sujuvalt tasapisi enda peale võttes laskuda, kuni rattad on maapinnast veel mõnekümne sentimeetri kõrgusel. Edasi tuleb hoida, et lennuki liikumine oleks maapinnaga paralleelne. Kiirus väheneb pidevalt ja mõne hetke pärast ei suuda lennuk enam õhus püsida ning hakkab läbi vajuma. Seda momenti tunnetades (seda tunnet nimetavad meie poisid persetundeks) tõmban juhise lõplikult enda peale. Lennuk vajub maapinnale, samaaegselt rataste ja sabakarguga maad puudutades ning jookseb hoo mõjul piki maandumisrada edasi. Kiirus väheneb. Kasutan ka ratastel olevaid pidureid lennuki hoo vähendamiseks. Veidi enne punaseid tulesid, kui liikumiskiirus on juba õige väike, annan pisut gaasi ja parema ratta piduri ning pöördetüüri abil pööran lennuki maandumisrajalt kõrvale. Ühtlasi kustutan ka pardatuled. Ka maandumisraja tuled kustuvad.

Motoristid ootavad oma tagasisaabuvaid lennukeid umbes ärapööramiskoha lähedal. Plingin pardatuledega oma lennuki tunnustähe “T”[xx]. Minu motorist on kohe ka kohal. Nüüd võtab juhtimise üle tema. Rohelise tulega taskulamp käes sörgib ta lennuki ees, mulle lennukite seisuplatsile teed juhatades. Olemegi kohal. Viimane pöörang paremale, millega lennuk paigutub maandumisrajaga risti ja taskulambi tuli muutub punaseks. See tähendab, et kõik, lülita mootor välja. Surun jalad piduripedaalidele, tõmban juhise tagasi ning annan gaasi. Mootori pöörded tõusevad, kuid kohe pööran magneetode lüliti nullile ja tõmban süütevõtme pesast välja. Mootor vakatub ja ainult propeller teeb inertsi mõjul veel mõne pöörde, jäädes siis seisma. Lend on lõppenud.

[xx] Minu lennuki tähiseks oli 3W+TL, nendest märkidest kaks esimest (3W) olid lennugrupi koodiks, kolmas lennuki tunnustäheks ja viimane lennusalga koodiks.

Gaasihoob tagasi ja bensiinikraan kinni. Tõmban istme- ja langevarjurihmad lahti, tõusen istmes püsti ja astun üle kabiiniserva lennuki tiivale. Kinnitan juhise istmerihmadega ja hüppan siis tiivalt maha. Juurdetulnud motoristile, kes küsib, kas masin oli korras, näitan ainult rusikassepigistatud parema käe tõstetud pöialt. Nüüd algab tema töö. Lennuk tuleb järgmiseks lennuks uuesti tankida ja pommidega varustada. Tankauto sõidabki juba lennuki juurde ja tanker alustab koos motoristiga tankimist.

Tõmban šlemmi peast, päästan lennujaki hõlmad valla ja hakkan küüni, s.t. komandopunkti poole astuma. Tuleb ju lennuülesande täitmisest ette kanda ja enne järgmisele lennule minekut ka teada saada, kas ei ole lennukäsu osas muudatusi. Komandopunktis läheb kiiresti. Lennusalga ülem on vahepeal ka ise lendu läinud. Teen lühikese ettekande. Komandopunkti kirjutaja on vilunud sell ja taipab kõike poolelt sõnalt. Vaid paar täpsustavat küsimust ja olengi vaba. Võtan välja lastud tunnusraketi asemele uue, astun välja ning longin tasapisi lennuki juurde tagasi. Pommimehed ei ole veel kohale jõudnud. Noh, aega mul ju on. Kuhu ikka kiirustada. Täna öösel jõuab enne koidiku saabumist lahedasti veel kaks lendu teha, kuid kolmas jääks juba hommikuvalguse kätte.

Viskan ennast lennuki kõrvale rohule pikali, sirutan ja lõdvestun siis, vaadates pea kohal mustas taevas vilkuvaid tähti. Mõnus on. Sirtsud siristavad. Kuu on tõusnud kõrgele ja särab nüüd hõbedaselt. Pilveraasugi pole näha. On ideaalne lennuilm, õigemini –öö.

Kuid järgmisi lende täna enam ei tule. Virgun unelmatest, nii nagu seda juba palju kordi varemgi on juhtunud. Olen sõjaööst tagasi tulnud ja maandunud sügava rahuaja lembesse, sumedasse suveöösse. Järjekordne lend on sooritatud. Ei tea, millest see küll tuleb, et sõja läbi teinud meestel olnu, kas või alateadvuses, ikka meeles püsib ja aeg-ajalt, kui selleks on sobiv moment ja hingeseisund, elad jälle kõik kunagi läbielatu, nagu oleks see reaalsus, uuesti läbi. Nii jääb see paraku kestma vist kuni surmatunnini.

* * *

Nagu äsjastes kujutlustes, nii on tegelikkuseski kuu tõusnud kõrgele taevasse. Varjud ja valguslaigud on nihkunud hoopis teise kohta, võrreldes sellega, kus nad enne olid. Kell on vist juba palju. Tuleb pikali visata ja püüda uinuda. Kuid tean, et tänane lend ei jää viimaseks selliseks kujutluste lennuks. Seda on elu juba näidanud.

QBI

Sõduri elu sõjas on pidev võitlus ilmaga,
vahel ka eluohtlikes tingimustes.

Tundmatu autor

Sooh! Pommid on alla heidetud ja nüüd pole muud kui kähku tagasi koju. Aitab selleks korraks! Viimane pomm vist isegi tabas midagi, sest maanteel, mille kõrvale see kukkus hakkas mingi asi suitsema ja ka väike leek on näha. Võib oletada, et auto, mis nähtavasti kildudega pihta sai. Hea seegi. Muidu oleks päris tühja töö tegija tunne.

All püüdis keegi ka tüli norida ja andis isegi paar kuulipildujavalangut õhku. Otsustades pimedasse taevasse tõusvate leekjäljestusega kuuliridade põhjal, oli ilmselt tegu õhutõrjekuulipildujaga. Teistel tavaliselt sellist laskemoona ei ole. Aga see paugutaja tundis nähtavasti ka ise oma tegevuse mõttetust ja lakkas kohe. Ööpimeduses sellise riistapuuga lennukile pihtasaamine on üsna lootusetu üritus. Kuid kindlasti ei sega see vapraid sõdalasi sündmuse kohta ettekande tegemisel mainimast, et tänu õhutõrje tõhusale tegevusele ei söandanud vastane oma rünnakut enam korrata. Et mul lihtsalt pommid otsa said, seda ei tea ju, ja ei pane ka kirja, mitte keegi.

Pöörasin kohe pärast pommide heitmist lennuki nina loodesuunas. Kodulennuväli peaks ju umbes sinnapoole jääma. Ega ma, kui päris piinlikult aus olla, küll ei tea, kus ma päris täpselt olen, aga kusagil Kanepist mõned kilomeetrid põhja poole peaksin vist asuma. Oli ju tänaseks lennuülesandeks lihtsalt häirimislend, mis maakeeli äraseletatult tähendab, et kõlgud vaenlase tagala kohal ja otsid ise märki, millele oma pomme raisata. Kui näed midagi sobivat, heidad pommi, kui ei, heidad lõpuks ikkagi pommid ükskõik kuhu ära, sest aeg saab lihtsalt täis. Peaasi, et häirid oma kohalolekuga mingil määral vastast ja ei lase tal päris vabalt tegutseda. Sobiva sihtmärgi otsimisega aga jätad orienteerumise sageli tahes-tahtmata unarusse lootes, et eks pärast kuidagi ikka jälle suudad ära arvata, kus sa parajasti just oled. Üldiselt ei ole ju Eestis ka öösel navigeerimine eriti raske.

Täna on olukord aga pisut teistsugune kui tavaliselt. Ilm kisub vägisi viletsaks. Õhtune ilmateade, mis lennukäsu andmisel ette loeti, lubas hommikupoole ööd ilma tunduvat halvenemist. On see ilmateade mis ta on, sest meteoroloogid töötavad sõja ajal, mil kõik riigid on katkestanud ilmateadete andmise, ju poolpimedas, aga vahel läheb ikka täppi ka. Ja paistab, et just täna on see nii. Loodest pealetulevad pilved, mis õhtul veel õige kõrgel olid, on öö jooksul kogu taeva katnud ja vajuvad kiiresti üha madalamale. See ennustab intensiivset madalrõhkkonna saabumist. Peagi peaksid ka madalad vihmapilved kohale jõudma ja siis on asi naljast kaugel. Niigi on öö jooksul järjest tihenenud somba tõttu nähtavus tublisti kahanenud. Tuleb tõeline QBI-ilm[xxx)]. Saaks enne koju, kui asi päris hulluks pöörab.

Ümberringi on pimedus. Ainult mootori väljalasketorude otstes värelevad nõrgad, peaaegu läbipaistvad sinakad gaasileegid. Ka maapinna nähtavus on nigel. Vaid väike, mõnekilomeetrilise läbimõõduga ringikujuline, tumeda uduseinaga piiratud platsike lennuki all, millel aeg-ajalt, selle edasinihkumisel, on nähtavad veidi heledamad triibud. Need on maanteed. Kõik muu on tume mosaiik raskesti eristatavatest, kas päris mustadest või vaid veidi heledamatest laikudest. Orienteeru siis niimoodi. Ilmselt udu või madalad pilved on varjanud ka Oisu lähedal paikneva plinkmajaka, mille öös hõõguv morsesignaal ON (– – –   – ·) on meile tavaliselt Oisu ja Kärevere vahel asuvale kodulennuväljale teed näidanud. Raadiot,

[xxx)] Tähegrupp QBI oli Saksa lennuväes halva ilma koodnimetuseks.

rääkimata raadionavigatsiooniseadmetest meie kergetel, õppelennukitest öisteks pommitajateks kohandatud masinatel ei ole. Nüüd, kus ON enam ei paista, tuleb seega siis vaid oma silmi pingutada, et maapinnal midagigi näha, mis orienteerumiseks sobiks ja ajukäärud selliste, vaevunähtavate objektide äratundmiseks usinasti tööle panna. Üks vilets värk see visuaalne navigatsioon kui pead öösel lendama ja nähtavust pole.

See on mul täna öösel juba kolmas lend. Nüüd võiks iseendalt ju parastades küsida, et kes sind käskis nii kaugele vastase tagalasse ronida kui teadsid, et ilm halveneb. Oleks tulnud silmad õigel ajal lahti hoida ja vaadata, mis lennuki ümber toimub. Oli ju lennusalga ülemgi õige kahtlev, kui ta õhtul meile lennukäsku andes ütles, et poisid, pöörake kohe tagasi, kui näete, et asi ilmaga kahtlaseks läheb. Kuid tuleb ausalt tunnistada – läksid sihtmärkide otsimisel hasarti ja unustasid kõik muu. Aga see kõik on nüüd juba tagantjärele tarkus. Mis tehtud, see tehtud ja nüüd tuleb ainult vaadata, kuidas sellest supist välja ronida. Lenduri elukutse on paraku selline, et kui sa kord juba õhus oled, siis mitte kelleltki nõu küsida ega abi paluda ei saa. Tuleb oma tarkusega toime tulla või “nahk turule tuua”.

Aeg kulub. Pingutan silmi, et mingisugustki orientiiri maa peal ära tabada. Et paremini maapinda näha on lennuki kabiini ja armatuurlauda valgustavad tuled kustutatud. Otsustades maapinnal lennuki alt aegamööda läbinihkuvate, pimeduses vaevalt eristatavate objektide järgi, lendan nähtavasti otse vastu tuult, sest lennuki triivi tuule mõjul ei ole märgata. Hea seegi. Kõrgust on 750 m. Tegelikult isegi mõnevõrra vähem, sest kõrgusmõõtja sai ju nulli seatud kodulennuväljal, Lõuna-Eestis aga maapind teatavasti tõuseb ja ka õhurõhu vähenemine madalrõhkkonna saabumisega sunnib kõrgusmõõtjat veidi rohkem näitama.

Lõpuks ometi midagi konkreetset. Lennuki alla jäävasse maapinnasõõri on ilmunud järv. Tumedal maapinnal küll vaevu-vaevu eristatav, kuid siiski järv ja õnneks isegi üsna iseloomuliku kujuga, mis on meelde jäänud juba varasematest, ilusa ilmaga sooritatud lendudest. See peaks vist olema Nõuni järv, suurim järv Elvast ligi 5-6 km umbes kagu suunas jäävas järvedegrupis. Süütan kabiini valgustuse ja püüan lennukaardi abil hinnata kojulennukurssi. See, et lendan vastu tuult teeb asja lihtsamaks. Ei ole vaja tuule triiviga arvestada. Tundub, et sobivaks kursiks on 315 – 320°, s.t. suund otse loodesse. Veel teinegi järveke on maapinnal näha. Seega on tõepoolest tegu selle järvedegrupiga. Rohkem järvi ma ei näe, aga tänase nähtavusega ei saa seda ka nõuda.

Määratud kursiga otse edasi lennates peaksin ületama Võrtsjärve nurga. Selle kaldajoon, kui selle eristamine täna vähegi võimalik on, aitaks omakorda mu asukohta pisut täpsustada ja oleks seega heaks vaheorientiiriks. Võib siiski loota, sest suure veekogu eristamine muust maapinnast peaks ehk ka tänase ilmaga võimalik olema. On ju veekogud ka öösel ikkagi suhteliselt küllaltki hästi äratuntavad.

Kustutan valguse. Nüüd pole muud kui sirgelt edasi. Esialgu pole muud teha kui jälgida, et lennuk ikka õigel kursil püsiks. Muidugi, lennuki kõikumise tõttu kompassi limb pendeldab, kuid siin tuleb lihtsalt lennuki suund, mille näitamiseks on kompassil kursijoon, hoida selline, et valitud kurss, jääks enam-vähem pendeldamise keskele. Üldiselt on see harjunud, n.-ö. automaatne tegevus, kus silmad registreerivad armatuurlaual helenduvate mõõteriistade näitusid ja käsi ning jalad ilma mõtlemata tegutsevad juhise ja pedaalidega.

Tahes tahtmata läheb mõte tänasele lennule. Jah, siin Lõuna-Eesti kohal lennates, mis nüüd on saanud vastase tagalaks, on kuidagi ebamugav pomme loopida. On ju siiski tegemist oma maaga ja eks siia ole ka küllaltki palju oma inimesi jäänud, kes kas ei saanud või ei tahtnud siis, kui sakslased taganesid, oma kodust lahkuda. Need ei ole vaenlased, keda tuleks hävitada. Ja ka maa ja majad on lõppude lõpuks eestlaste omad. Kuidas sa neid siis lõhud. Sellepärast püüavadki meie poisid, kui see vähegi võimalik on, pommitamise sihtmärke jahtida maanteedel, asulatevahelisel alal, sest ega seal öösel peale vastase vooride keegi ju ei sõida.

Muidugi, tavaline inimene võib nüüd küsida, et kuidas te seda ikka teete. Autod ja kõik muud liikuvad ja liikumatud objektid on rindepiirkonnas ju pimendatud. Kuid päris ilma tuledeta autod ja muud sõidukid siiski liikuda ei saa. Seda eriti seal, kus teeolud on keerukamad, näiteks kurvides jne. Ka pimendatud autolaternad annavad mingi kitsa valgusvihu ja seda valgusvihku, ehkki äärmiselt nõrka, on siiski võimalik õhust heal juhul märgata. Eriti siis, kui on tegemist autovooriga. Ka mu tänase sihtmärgi andsid ära tuled, mis autovoor (või mis ta oli) kurvis sisse lülitas. Ühte tuld ei pane alati ehk tähelegi, aga kui ühe ja sama koha peal ikka mitu korda nõrk valgusvihk helgib, siis teeb see paratamatult tähelepanelikuks ja sunnib oletama autovoori või tankikolonni liikumist antud teelõigul. Nii siis, olgu selle häirimislennuga muidu kuidas on, aga täna ma ilmselt kedagi siiski häirisin ja asi seegi.

Heidan pilgu kellale, aga Võrtsjärve äärde jõudmiseni läheb veel aega. All ja ümberringi on ainult pimedus. Seega tuleb kella ja kompassi järgi lendamist jätkata.

Üldiselt peab ütlema, et siin Tartu suunal lendamine erineb Narva rindel lendamisest üsnagi tunduvalt. Kui seal oli tegemist ikka tõsise sõjapidamisega, kus taevas oli peaaegu alati õhutõrje-kahurite mürskude lõhkemissähvatustest kirju ja maapeal käis ka ööseti sõjategevus, siis siin on kõik nagu välja surnud. Maa on tühi ja pime. Väga harva on mõnda tulukest näha. Ja ega õiget õhutõrjetki pole. Nähtavasti pole venelastel kiire edasiliikumise tõttu olnud mahti suuremaid kaliibreid kaasa vedada. Vaid harva täristab mõni paarisentimeetrine kahurikökats oma leekjäljestusega valangu taeva poole, nähtavasti isegi uskumata, et ta kellelegi ka pihta võiks saada. Ja ega öösiti lennates ka maa peal õiget sõjategevust näha ei ole, ehkki rinne on siin üsnagi kiiresti edasi liikunud. Alles see oli, kui sai käia Mehikoorma juurest ületulevaid venelasi pommitamas. Nüüd aga on rinne juba Emajõe joonel, kohati isegi põhjapool Emajõge.

Selle rindega on siin Tartu all üleüldse üks segane asi. Ega kõrgemad staabidki alati nähtavasti ei tea, kus see rinne täpselt just asub. On olnud juhtumeid, kus enne väljalendu on lihtsalt öeldud, et näe, need ja need punktid on kindlasti veel meie käes ja need juba vastase valduses, aga seal, vahepeal, katsuge ise rindejoon kindlaks teha, vaadates kust ja kuhu poole lastakse. See on muidugi kah informatsioon ja soovitus aga …

Mida edasi, seda närusemaks tundub ilm minevat. Ka lennuki loksumine loopivates õhuvooludes oleks nagu suurenenud. Eks see teeb kursihoidmise mõnevõrra raskemaks, aga enam-vähem 315° peaks see siiski olema. Ega see ilma halvenemine mingi ime ei ole. Ma lendan ju pealetulevale halvale ilmale otse vastu. Tundub, et enne kui ma täna koju tagasi jõuan, saab veel ühte ja teist imetegu näha, aga tuleb “keha kõva hoida”, nagu meie poisid sellistel puhkudel ütlevad.

Paraku tuleb nentida, et see keha kõva hoidmine ei käi vist ainult tänase lennu kohta. Sakslaste sõjamasin on hakanud kõige nelja jalaga lonkama. Mida edasi, seda hullemaks on asi läinud. Tihti tuleb lennus käia nn. tsementpommidega, mis kujutavad endast tsemendist kesta millesse kildude andmiseks on valatud igasugust rauakola nagu polte, mutreid, plekitükke, vanu žiletiteri jne. Hävita siis selliste imepommidega vastase elavjõudu ja tehnikat. Meie salga autojuht, igavene lõuapoolik, kes öösiti lennukite juurde pomme veab, reklaamib vahel, kui ta oma järjekordse koormaga lennuki juurde saabub selliseid pomme laadakaupmehe moodi kõva häälega hõigates: “Ostke pomme! Ostke pomme! Head pommid, odavad pommid. Viskate alla ja vastane saab üleni tolmuseks ning peab oma mundri puhastamisega vaeva nägema”. Oskad sa siin siis nüüd nutta või naerda. Ja oleks see veel kõik. Tänagi on meil lennus vaevalt pooled lennusalga masinatest. Ülejäänud istuvad maas ja hoiavad bensiini kokku. Sõdi siis niimoodi ja kaitse oma kodumaad, maas istudes ja kaarte mängides.

Heidan pilgu ümberringi ja märkan, et all olev, niigi vaevalt eristatav maapinna mosaiik on hakanud asenduma ühtlase tumeda kihiga. Nii-nii! See tähendab, et olen jõudnud minust

madalamal olevate udu- või vihmapilvede kohale. Nii siis, sõbrakesed, oleme lõpuks kohtunud. Et teid kurat võtaks, aga ei ole midagi teha. Ilmne on see, et tuleb hakata pilvedest läbi murdma, sest ilma maapinda üleüldse nägemata on õnnelik kojujõudmine ikka vägagi kahtlane.

Teen kiire arvestuse: maksimaalselt võin laskuda kuni 150 m kõrgusele, seega umbes 600 m. Allpool võib tekkida juba kokkupõrkeoht näiteks kirikutornidega ja mingi varu kõrgusmõõtja näiduvea kompenseerimiseks peaks kah nagu olema. Lennates vertikaalse vajumiskiirusega 2 m/sek, mis teeks kõrgusekao arvutamise lihtsaks, peaksin pilvedest läbimurdmisele halvemal juhul kulutama 5 minutit, mis lennuki ja vastutuule võimalikku kiirust arvestades teeb selle aja jooksul tõenäoliselt läbitud vahemaaks mitte üle 11 – 12 km.

Seega, kui arvestada aega, mis Nõuni järvest siiani lendamiseks on kulunud, jõuaksin 150 m kõrgusele veidi enne Võrtsjärve kalda kohale saabumist. See sobib, seda enam, et lend madalal kõrgusel vastase poolt hõivatud maa-ala kohal jääks üsna lühikeseks. Muidugi, tänase ilmaga vaevalt küll mingist vastase õhutõrjest rääkida saab. Nii et selles mõttes see madalal lendamine midagi ei tähenda, aga …

Ega siin midagi pikalt mõtelda pole. Juhist veidi ette andes viin lennuki laskumisasendisse, samal ajal ka mootori pöördeid pisut vähendades. Ühtlasi lülitan pardakellal sisse ka stopperi. See aitab laskumist kontrollida, sest kõrgusmõõtja laskumisel mõnevõrra valetab. Kogu tähelepanu on nüüd koondunud lennuki armatuurlaual rohekalt hiilgavate mõõteriistade näitudele. Lennukoolis õpitud pimelennutarkused kuluvad praegu marjaks ära. Õhk on rahutu ja loobib lennukit üsna tugevasti. Seetõttu pendeldavad ka mõõteriistade näidud. Nende keskmiste põhjal otsustades kulgeb lend aga ettenähtud režiimil: kurss on 315°, vertikaalne vajumiskiirus 2 m/sek ja lennukiirus 170 km/h. Ühe sõnaga, kõik on normaalne.

Kui täna oleks hea nähtavusega lennuilm, siis oleks laskumine üsnagi lihtne. Hoia ainult lennuk õigel kursil ja lennukiirus ettenähtud piirides. Vajumiskiiruse kõikumine ei tähendaks midagi. Kui maapind on nähtav, siis saad alati õigel ajal laskumise lõpetada.

Täna on olukord aga teistsugune. Selle tingib asjaolu, et võin kõrgust kaotada ainult teatud piirini ja ei ole teada, kas selle piirini jõudes maapind on juba nähtav või ei. Lisaks sellele, baromeetrilise kõrgusmõõtja näidu hilinemise tõttu pean kaotatud kõrgust kontrollima mitte niivõrd kõrgusmõõtja, kuivõrd kella abil. See aga tingib vajaduse, hoida laskumis- ja lennukiirus võimalikult konstantsena, et kaotatud kõrgust ja läbitud vahemaad oleks võimalik aja järgi arvutada. Ja nii siis tulebki pidevalt juhise ja gaasiga mängida, et etteantud lennurežiimi hoida, mis lennuki loksumise tõttu loopivates õhuvooludes ei taha püsida. Kui vertikaalne vajumiskiirus suureneb üle 2 m/sek, tuleb veidi gaasi lisada, aga samal ajal ka juhist pisut enda peale võtta, et lennukiirust konstantsena hoida. Kui vajumiskiirus aga väheneb toimub loomulikult vastupidine. Vasak käsi gaasil ja parem juhisel tegutsevad enam-vähem sünkroonis, püüdes variomeetri ja kiirusmõõtja osuteid hoida võimalikult paigal. Kõik see nõuab pidevat kiirusmõõtja ja variomeetri jälgimist, et aga ka kellaosutit ning kompassi ei tohi samal ajal unustada siis tegevust jätkub.

Umbes 500 m kõrgusel sukeldun pilvedesse. Lennuki ümber muutub äkki veelgi pimedamaks kui enne ja lennuk hakkab rappuma. See on tavaline pilveloks, nagu meie poisid sellist, pilvede ülemisel piiril esinevat turbulentsi nimetavad. Sügavamale pilve jõudes see väheneb.

Aeg kaob. Imelik, kuidas mõnikord aeg küll venida võib. Oma arvates olen juba ei tea kui kaua laskunud, kuid pilk kangekaelsele rahuga tiksuvale stopperile näitab, et laskumise algusest ei ole möödunud veel täit kolme minutitki. All ei ole veel midagi peale lennukit ümbritseva pimeduse näha.

Neli minutit on täis. Kõrgusmõõtja osuti näitab umbes 300 m. Ikka veel on all kõik ühtlaselt pime. Jätkan laskumist. Tahes-tahtmatult tekib mõte – mis saab siis, kui 5 minutit saab täis ja maapinda ikkagi veel näha ei ole.

Nojah, mõtle mis sa mõtled, aga ega siin suurt midagi teha ei ole. Tuleb lihtsalt minna horisontaallendu ja jätkata samal kursil, lootuses, et varem või hiljem ka maapind siiski paistma hakkab. Praegusel kursil lennates peaks suund olema otse kodulennuväljale. Muidugi, kui kõrgusmõõtja näit on stabiliseerunud, siis võib ka lennukõrgust vajaduse korral veel veidi korrigeerida. Võrtsjärve põhjakaldalt on Kärevere lennuväljale maad veidi alla 50 km ja selle läbilendamiseks kulub aega umbes 18 minutit, vastutuult arvestades isegi veidi rohkem. Kuid kui arvestada ka seda, et ma ei ole veel Võrtsjärve põhjakaldal, siis võib kokkuvõttes öelda, et lendu samal kursil jätkates peaksin ma nii umbes 25 – 30 minuti pärast kusagile kodulennuvälja rajooni jõudma. Ja eks siis näis, mis edasi saab.

Vägisi tuleb meelde vana sõdurianekdoot, mis ütleb, et sõduri jaoks on sõda pidev võitlus ilmastikuoludega, vahel ka eluohtlikes tingimustes. Eriti käib see nähtavasti lendurite kohta. Tõepoolest, mõne ilmaga võrreldes tundub Narva all saadud õhutõrje tuli küll rohkem niisama ilutulestikuna, ehkki ka seal oli ohtlikke olukordi sageli piisavalt. Võitlus ilmaga eluohtlikus olukorras käib ilmselt ka tänase kohta. Ei ole lennuk ju auto, mida võid ükskõik kus seisma jätta, seniks kuni olukord selgub. Siin on sul kuni viimase hetkeni tublisti üle 100-kilomeetriline tunnikiirus sees ja sellest on korralikuks pauguks rohkem kui küllalt.

Viies minut jookseb. Olen hakanud lisaks mõõteriistade näitudele üha tihedamini ka lennuki alla jäävat jälgima. Esialgu on lennuki ümber kõik veel ühtlaselt tume. Kas udupilved ulatuvad tõesti maapinnani välja? Siiski ei. Järsku tundub, et all hakkab midagi paistma, mis lennukit ümbritsevast pilveseinast väljanägemiselt pisut erineb. Tintmust on seegi, aga ilmselt olen pilvest välja jõudnud. Sooh! Lõpuks ometi. Lisan gaasi ja viin lennuki horisontaallendu. Veidi aja pärast on ka kõrgusmõõtja oma näiduga järele jõudnud ja näitab kõrguseks 150 m. Nagu oodata võis, olen sattunud vihmahoogu.

Maapind, nagu kõik ümbritsevgi, on öises pimeduses muidugi must, kuid 150 m kõrguselt on maapinna mosaiik kõigele vaatamata siiski tunduvalt paremini nähtav, kui see enne, ligi kilomeetri kõrguselt vaadates oli. Nii, nüüd paistab isegi mingi helendav maanteetriip. Võtan kaardikotist lennukaardi, lülitan kabiini valgustuse mõneks momendiks sisse ja püüan kaardi abil orienteeruda kus ma olla võiksin, kuid see on esialgu asjatu vaev. Öösel on ülevalt üsnagi raske eristada, millise maanteega on tegemist – kas esimese klassi laia või mingi kitsama külavaheteega. Kõik nad paistavad ühesuguste heledate triipudena. Muud olulist aga esialgu näha ei ole. Panen kaardi kotti tagasi ja lülitan valgustuse uuesti välja, et ümbritsevat paremini näha.

Lendan endise kursiga otse edasi. Lõppude lõpuks, Võrtsjärv peab ju kusagil olema. Tõepoolest, Veel mõned minutid ja lennuki alla jääbki ühtlaselt mustjashall lai väli ilma ühegi maanteeta. See on Võrtsjärv. Ka idakalda põhja-lõuna suunaline kaldajoon on kuidagi moodi eristatav. Kurssi järgides tuleb mul diagonaalis üle Võrtsjärve nurga lennata. Lasen otse edasi ja veidi rohkem kui viie minuti pärast võin tõdeda, et olen põhjakalda kohal. Et see nii on, sellest räägib kalda ida-lääne suund. Ptüi, ptüi, ptüi! Sülitan kolm korda, sest seni on kõik normaalselt läinud.

Läbilennatud distantsi arvestamiseks lülitan Võrtsjärve põhjakalda kohal stopperi uuesti nullist käima. Ühtlasi teen ka väikese kursiparanduse – 320° peaks vist pisut õigem olema. Lendan otse pilvekihi all, sest selle alumine piir kõrgusmõõtja näidu järgi otsustades ongi 150 m. Vahetevahel läbib lennuk isegi mõne madalamale rippuva pilvesaba. Ees on kõik pimedusse mattunud ning ikka ja jälle piitsutavad lennukit vihmahood. Aeg-ajalt valgust sisse lülides püüan kaardi ja lennuki alla jäävate, maapinnal paremini eristatavate objektide järgi orienteeruda, kuid nii halva nähtavuse korral kui täna, on see kaunis lootusetu ettevõtmine.

Jääb üle loota ainult kompassile ja kellale. Õnneks ei ole, kui maapinnal eristatavate märkide järgi lennuki liikumise üle otsustada, tuulest tingitud külgtriiviga vaja arvestada.

Aeg muudkui kaob. Ikka veel on ees kõik pime. Kuhu jääb siis ON. Seda nad ju ometi enne, kui kõik masinad on kodus, välja ei lülita. Kuid mida pole, seda pole ja vägisi tikub hinge kahtluseussike – mida sa siis teed, kui sa mingil põhjusel kodulennuvälja üles ei leiagi. Kõik paistab nagu õieti tehtud olevat ja igati klappivat, kuid … Ööpimeduses ja üksinda maa ja taeva vahel kõlkudes on kahtlus kangekaelne asi.

Rahustan ennast. Mis siis ikka. Eks siis tuleb arvatavasse kodulennuvälja piirkonda jõudes veidi ringi tiirutada ja püüda vähemalt Oisu plinkmajakas kuidagi kätte saada. Aeg-ajalt tuleks, et lennuväljale oma olemasolust märku anda, ka mõni tunnusrakett koos rohelise või punase raketiga välja lasta. Neist roheline tähendab, et palun maandumisluba, punane aga, et olen hädas. Alustada tuleks vist rohelistest, kuid mida edasi, seda rohkem kaldub asi punaste poole. Kuid rakettidega tuleb kokkuhoidlik olla, sest nii palju neid kah kaasas ei ole, et suurt tulevärki saaks korraldada. Esialgu aga ootame ära, mis lennuväli oma asukoha näitamiseks on ette võtnud. Kella järgi on kodulennuväljale jõudmiseni ka veel pisut aega. Midagi peavad nad ju ometi tegema. Liiga palju ma siiski mööda panna ei ole saanud.

Lennuväljalt umbes 10 km kaugusel asetseb Türi. Kui lennuväljaga ei klapi, peaks katsuma võib-olla selle ära tabada, et orienteerumist taastada. Madalalt lennates peaks ka öösel ja vihmaga ikkagi aru saama, et linna kohal oled. Mida muud sa esialgu ikka välja mõtelda oskad.

Kõige tähtsam on aga see, et aega lendamiseks mul veel on. Kodust sai välja lennatud täis bensiinipaagiga. Lennuki bensiinitagavarast jätkub rohkem kui kolmeks tunniks ja lennatud on veidi alla pooleteise tunni. Tõepoolest, ka lennuki bensiinimõõtja näitab, et üle poole paagi on veel alles. Seega, kui peaks selguma, et asi on untsus, siis ei jää nähtavasti mitte midagi muud üle, kui veel veidi põhja või loode poole lennata, et kindlasti ikka oma territooriumi kohal olla ja enam-vähem ühe koha peal tiirutades ilma paranemist oodata. Tiirutada tuleb muidugi sellise arvestusega, et tuul sind tagasi üle rinde ei kanna.

Päikesetõusuni on jäänud veel üle kahe tunni, kuid ilm peaks hakkama juba varem valgeks minema. Kui valgemaks läheb, saab ehk hämarusele vaatamata maapinnal mõne enam-vähem sobiva platsi leida, kuhu võiks hädamaandumist proovida. Seda hõlbustab seegi, et me lennukitel on, n.-ö. igaks juhuks, maapinna valgustamiseks prožektor vasaku tiiva all. Ohtlik selline hädamaandumine muidugi on, sest ega sa kunagi päris täpselt ette arvata ei oska, millise kivi otsa või auku sa sattuda võid. Nii et risk on selle asja juures õige suur.

Kui aga ka see variant osutub asjatuks lootuseks ja bensiinitagavara hakkab enne lennuvälja või hea hädamaandumisvõimaluse leidmist lõppema, siis ei jää tõepoolest muud üle, kui veel enne, kui mootor seisatub, vähemalt 600 – 1000 m kõrgust võtta, lennukile jumalaga öelda ja langevarju kasutada. Meie lennugrupi mehed on ennegi hüpanud ja senini on kõik õnnelikult lõppenud. Ka ilma pärast on hüpatud, nii et ega ma seda tehes Ameerikat just ei avastaks.

Langevarjuhüppeks tuleb öölahingulenduril igaks juhuks alati valmis olla. Enamik meie poisse ja ka mina kannan parema jala ümber padrunivööd, milles on mõned langevarjuga varustatud, kauapõlevad valgustusraketid. Need kuluvad öösel enne langevarjuga maandumist maapinna valgustamiseks hädasti ära. Ka raketipüstoli kinnitamiseks on padrunivööl koht olemas. Püstol tuleb ainult lennuki kabiinis olevast püstolihoidjast enne hüppamist välja võtta ja vöö külge kinnitada. Nii et ka selleks juhtumiks olen ma varustatud. Esialgu on see kõik aga alles kauge tulevikumuusika, millest konkreetselt tuleb siis mõtlema hakata, kui asi niikaugel on. Praegu aga tuleb ainult silmi tõsiselt pingutada, et võimalikke lennuväljalt antavaid valgussignaale või ON-i mitte maha magada.

Ikka veel on ees kõik läbipaistmatusse pimedusse maetud. Siin, vihmas ja pilvede all loksuvas lennukis istudes tundub, et olen juba lõpmata kaua lennanud. Pilk kellale aga näitab, et alles umbes kümne minuti pärast peaksin ma lennuvälja lähistele jõudma. Kindlasti katsuvad nad endast kuidagi ikka märku anda. Vähemalt mõne raketi peaksid nad aeg-ajalt ikka välja laskma.

Huvitav, kas veel keegi meie poistest peaks praegu siin lennuvälja lähedal maa ja taeva vahel kõlkuma. See oleks küll jama, kui lõpuks veel kokku kah põrkaksime. Igaks juhuks süütan lennuki parda- ja tunnustuled. Tänase ilmaga võib seda rahuliku südamega teha, sest ega siin kedagi luuramas küll ei ole ja ega selle nähtavusega tuled kaugele kah ei paista. Aga juhusliku kokkupõrke aitavad ehk siiski ära hoida. Pingutan pimedusse vahtides silmi, aga esialgu on ees ja ümberringi vaid vihmamust öö.

Mis see siis on? Kaugel ees löövad pilved ühe koha pealt järsku kumama. Kuma kestab mõne hetke ja kaob siis ning kõik on jällegi pime. Hurraa! Lausa füüsiliselt tunnen, kuidas närvid hetkega lõdvestuvad. Ei oleks uskunudki, et ma nii pingul olin. See valgus oli ilmselt “redis”. Nii kutsutakse meil suurekaliibrilist signaalraketti, mis lennuvälja asukoha näitamiseks üles lastakse ja mis seal siis lõhkeb paljudeks rakettideks. Rinde lähedal sellist asjandust moondamisnõuete tõttu tavaliselt kasutada ei saa, kuid täna on eriolukord. Vaevalt küll mõni vastase lennuk tänase ilmaga siin ringi kooserdab. Küllap istuvad punalendurid ilusasti kodus ja võib-olla võtavad viina. Sihukese ilmaga ju ükski mõistlik mees asja ees, teist takka lendu ei lähe.

Vähe aja pärast on teistki “redist” näha. Suund on õige. Nüüd pole muud, kui edasi. Kodus juba oodatakse. Veel veidi ja läbi musta vihmaseina hakkab ON-gi paistma. Vaevaliselt, nagu peaaegu kustunud sigaretiots on ta morsesignaali plinkiv tuli nähtav, kuid ei ole kahtlust, seal ta on. Mis nüüd viga. Kõik see, mis on teha jäänud on n.-ö. tehnika küsimus. Sellega saab hakkama. Peaasi, et lennuväli on üles leitud.

Veel veidi aega lennanud, lasen lennukilt maandumisloa küsimiseks ja enda saabumisest teatamiseks tunnus- ja rohelise raketi. Sellele vastatakse maa pealt samuti rohelise, maandumisluba tähendava raketiga. Tükk maad eespool löövad särama ka maandumisraja puna-valge-rohelised tuled. Esialgu küll halvasti nähtavad, kuid iga hetkega selgemaks muutudes. Tavaliselt tuled peale lühiajalist maandumisraja suuna näitamist kustutatakse ja lülitatakse uuesti põlema alles lennuki nõudmise peale, milleks on parda- ja tunnustulede süütamine. Aga need mul ju juba põlevad.

Veel pisut ning olengi lennuvälja juures. Isegi vihm oleks nagu aru saanud, et nüüd on nähtavust vaja ja on õnneks lakanud, või õigemini vist küll lühikese pausi teinud ja maandumisrada paistab üsna selgesti. Ei hakka määruste järgi maandumisele tulekul ette nähtud, ümber lennuvälja kulgeva nelinurkse marsruudi, nn. “platsringi” lendamisega jändama vaid lähenen nii, et saaksin kohe, ühe pööranguga lennuki maandumisraja suunale pöörata. Aitab naljast! Olen täna öösel lendamisest juba küllalt saanud ja mida rutem see lend lõpeb, seda parem. Vaevalt küll selle määrusterikkumise pärast täna norima hakatakse.

Vean lennuki mootoriga peaaegu maandumisraja otsani ja võtan siis gaasi maha. Maandumine läheb sujuvalt. Lennuk istub, nagu peab, maandumisraja kahe valge tule juures “kolmele punktile”, s.t. rattad ja sabakark puudutavad korraga maad. Et vihm on vahepeal lennuväljale juba kenakesed veeloigud jõudnud tekitada, siis paiskuvad lennuki väljajooksul, kui ta loikudest läbi kihutab, kenakesed veejoad laiali. Veidi enne punaseid tulesid, kui kiirus on juba väike, pööran lennuki maandumisrajalt kõrvale ja kustutan parda- ning tunnustuled.

Kohe on kohal ka mu motorist, kes lennuki tiivale hüpates karjub üle mootorimürina: “Kus kurat sa ometi nii kaua olid? Teised on juba ammu tagasi!” ning lisab siis, et lennusalga ülema korraldusel tuleb lennuk kohe lennuvälja äärde, selle alalisele seisukohale viia, ilma et ma

enne veel komandopunkti läheksin ja ettekandega lennu tulemustest jändama hakkaksin. Seda jõuan ka pärastpoole, majutamispaika jõudes teha. Hüppab siis tiivalt maha ja hakkab mu ees sörkides ja taskulambiga rohelist tuld näidates mulle ruleerimisteed näitama.

Nojah, eks temal ja teistel, kes mind ootama pidid, oli muidugi vastik vihma käes liguneda. Seda enam, et oma poisi ootamine, kelle tagasitulek järjest kahtlasemaks läheb, on üleüldse üks vastik tegevus. Esialgu annab sellisel juhul lootust siiski see, et bensiini tal ju veel on, nii et küllap on ta veel õhus. Aga kui aeg saab täis, siis …

Annan gaasi ja järgnen talle. Metsatuka ääres paikneva lennuki seisukoha juurde jõudes pööran motoristi signaali peale lennuki ümber, ninaga lennuvälja poole ja taskulambi punase tule süttides lülitan mootori välja. See lend on sedakorda siis lõppenud. Tõmban istme- ja langevarjurihmad lahti, tõusen püsti ja astun lenduriistmest välja lennuki tiivale. Tõstan ka langevarju välja. Motorist on vahepeal jõudnud lennuki keres olevast pagasiruumist langevarjukoti välja võtta ja ootab sellega tiiva juures.

Annan langevarju tema kätte, et ta selle kohe kotti paneks. Märjakssaamine, olgugi et hetkel vihma just ei saja, ei ole langevarjule kasulik. Kinnitan juhise istmerihmadega ja hüppan lennuki tiivalt maha. Tiivale asetab motorist nüüd langevarjukoti. Ikkagi nagu vähe kuivem kui märjal rohul. Langevarju viib mulle järele tulev autojuht hiljem langevarjude hooldaja kätte

Nüüd alles tunnen õieti, kui suure närvipinge all ma lennates olen olnud. Vaatamata jahedale sügiseööle on särk seljas päris märjaks higistatud. Õhus olles ei saanud nagu arugi, aga siis oli ka nii palju muudki mõtlemist ja tegemist, et enda jaoks tähelepanu ei jätkunu.

Paar meest on veel appi tulnud ja ühisel jõul lükates tagurdame lennuki seisukohale. Kohe jõuabki kohale ka auto, mis võtab mind koos langevarjukotiga peale, et sõita lendurite majutamispaika. Minu jaoks on tänane lennuöö lõppenud. Motoristid jäävad veel sinna, lennukit kinnitama ja katma. Nemad elavad laialijaotatult sealsamas lähedal, lennuvälja äärsetes taludes. Lendurite eluruumiks on aga Oisu karjamõisa, nagu meie mehed seda kohta kutsuvad, elumaja üks suur tuba või saal. See mahutab meid, ligi paarikümmet lendurit lahedasti ära. Kohe, kohe olen kodus, omade poiste juures. Vahetan kuivad riided selga ja küllap siis, veel enne magamaminekut, vahetame klaasikese hõõgveini juures mõnusasti tänasest ööst muljeid. Nii on see ikka olnud.

Tunnen hinges rahuldustunnet. Oli mis oli, see kõik on nüüd juba minevik. Oluline on see, et ma sain hakkama. Halva ilmaga on tulnud ka varem lennata, aga tänane lend oli kahtlemata üks raskemaid. Ja just oskus halva ilmaga lennata on see, mis näitab lenduri taset. Ei, häbeneda mul tänase pärast ei tule ja, nagu me poisid ütlevad, vaesel ajal on asi seegi.

* * *

Järelsõna

Öeldakse, et vanadel inimestel, kui nad juhuslikult kirjutada oskavad ja neil parasjagu mitte midagi targemat teha ei ole, tuleb varem või hiljem tahtmine hakata kirjutama memuaare või siis lugusid oma kaugetest noorusaegadest. Nii on lugu ka nende jutukeste sünniga.

Neist esimest, “Kuuvalgel ööl” inspireeris algselt kirjutama üks 1997. aasta augustiõhtu, kui taevasse tõusnud täiskuu viis autori mälestustes nendesse kaugetesse aegadesse, mil ta noore lahingulendurina 1944. aasta suvel Narva ja Tartu rindel Eesti kaitselahingutes osales. Lugu sai kirjutatud iseenda ja võib-olla ka mõne lähema sõbra jaoks. Et aga autor oma 1995/1996.a. ilmunud raamatus “Eesti lendurid lahingute tules” (mis moodustab käesoleva raamatu esimese osa) ei tahtnud ajaloolist tõde väljamõeldistega ilustada ja ühtki konkreetse lahingulennu kirjeldust ei toonud, on nii mõnedki selle raamatu lugejad küsinud: “Aga kuidas see asi ikka tegelikult toimus? Milline nägi üks lahingulend välja?” Küsivad just nooremad ja need, kellel sõja ajal lennundusega kokkupuuteid ei olnud. Ja nii tekkiski ühel ilusal silmapilgul mõte, püüda selle kujutlustes läbielatud lennuga enam-vähem tõepäraselt kirjeldada seda, kuidas öine lahingulend tol ajal põhimõtteliselt välja nägi. Lugu oli ju üldiselt juba kirja pandud ning nõudis ainult kohendamist.

Muidugi, jutustuses “Kuuvalgel ööl” kirjeldatud lahingulend on ainult üks paljudest võimalikest lahingulennu variantidest. Toimus see kujutluste lend ju ideaaltingimustes. Tavaliselt ei olnud ilm kaugeltki nii ilus, täiskuud oli veelgi harvem ja ka vaenlase õhutõrjest läbimurdmine ei toimunud enamasti nii lihtsalt, kui jutustuses kirjeldatud. Kuid mingi üldise ettekujutuse asjast peaks see lugu siiski andma. Paraku jäi selle lookese kirjutamise järele hinge siiski kripeldama kahtluseuss, kas autor ei ole ehk asja siiski liiga kenana kujutanud. Ja nii sündis veel teinegi jutustus – “QBI”.

Põhiline, mis autorit seda, teist lookest kirjutama ajendas oli asjaolu, et rohkem kui üks kord, kui autoril on palutud kusagil seltskonnas oma sõjamälestusi rääkida, on tulnud kokku puutuda sellega, et inimeste arvates oli sõduri, ka lenduri, elu sõjas ohus ainult siis, kui tema pihta tulistati. Ainult sel ajal võis aset leida põnevaid sündmusi ja tehti kangelastegusid. Muul ajal oleks sõda nagu lausa lust ja lillepidu olnud, ehkki mitte alati just nii mugav kui kodus täie kõhuga diivanil lesides.

Paraku tuleb ütelda, et nii see kaugeltki ei olnud. Oli maaväelastega asi kuidas ta oli, aga küllap oli nendelgi halva ilmaga suur jama. Lenduritele aga, eriti just suhteliselt vanade, kergete radiofitseerimata lennukitega lendavatele öölahingulenduritele oli halb ilm üsna sageli suuremaks ohuks kui õhutõrjekahurite tuli. Tulest sai igasuguseid pettemanöövreid tehes enamasti ikkagi kuidagi välja vingerdada. Pihtasaamine oli rohkem õnnetu juhuse asi. Halva ilma eest aga, mis vahepeal, kui sa lennus olid, oli sinu ja su kodulennuvälja vahele jõudnud saabuda, ei saanud tavaliselt ei üle ega ümber. Koju jõudmiseks tuli sellest lihtsalt läbi lennata ja paraku ei olnud see alati kaugeltki nii lihtne. Autoril endal on tulnud üks kord Narva rindel lahingulennult tagasi pöördudes isegi äikesepilvest läbi tulla ja teist sellist lendu ta enam üle elada ei tahaks.

Eesti rindelenduritel endil halva ilmaga eriti palju kurbi kogemusi, vähemalt selliseid, kus ilma saatuslik mõju oleks otseselt tõestatud, ei olnud, kuid see räägib rohkem sellest, et neil võis suurel määral olla ka lihtsalt lenduriõnne. Et aga ilma ootamatu halvenemine võis öölahingulenduritele vägagi raskeid tagajärgi kaasa tuua, seda tõestab näiteks läti 12. Öölahingulennugrupi kurb kogemus, kus 1944. aasta 23. juuli öösel, kui ilm ootamatult “ära pööras”, 16-st teise lennusalga lahingulennule siirdunud lennukist koguni 7 lennukit tagasi ei pöördunud. Ja see juba ütleb midagi.

“QBI” kirjutamisel oli aluseks üks kunagi tegelikult toimunud lahingulend, mis autoril tuli 1944.a. septembri algul 11. (eesti) Öölahingulennu grupi kolmanda lennusalga lendurina Tartu rindel sooritada. Muidugi, selle lennu üksikasjad on halastamatu aeg juba ammu autori

mälust kustutanud. Ei ole enam aimugi, mida sai pommitamas käidud ja mis kuupäeval lugu täpselt just toimus. Kogu lend on meeles ainult n.-ö. üldises plaanis, ehkki mõnedki asjaolud on mälus ka vägagi eredalt säilinud.

Paraku oli seda kõike ajalooliselt igati tõese jutukese kirjutamiseks siiski veidi vähe. Et aga kirjutamise tahtmine oli suur, siis tuli autoril puuduv osa lihtsalt juurde mõtelda. Õnneks sai autor siin toetuda nendele teadmistele ja mälestustele, mis tal enda rindekogemustest lendurina oli võtta.

Ega üksikute lendude detailid üksteisest põhimõtteliselt ju väga palju ei erinenudki. Laias laastus, nagu autor selle raamatu esimeses osas on juba öelnud, sarnanes öölahingulenduri töö ju autokallurijuhi tööga – lendad (sõidad) koormaga kohale, heidad pommid alla (kallutad koorma maha) ja lendad (sõidad) tagasi uue koorma järele. Üpris üksluine tegevus, mille juures mõningat vaheldust pakkus ainult vastase tõrjetuli või halb ilm.

Mis aga puutub kirjutises toodud lenduri mõtetesse ühel või teisel lennuhetkel, siis nii öelda üldiste mõtete puhul võttis autor aluseks need mõtted, mis tol ajal eesti lendurite hulgas üldiseks kõneaineks olid, konkreetsete lennusituatsioonide puhul lähtus aga sellest, et ega tal, s.t. lenduril, sellises situatsioonis ilmselt midagi muud eriti mõtelda polnudki.

Nii siis, seda lugu ei tuleks võtta mitte täht-tähelt, n.-ö. absoluutse tõena, vaid lihtsalt üsnagi tõepärase kirjeldusena ühest neist paljudest lendudest, mis eesti lenduritel tuli 1944.a. suvistes Eesti kaitselahingutes sooritada. Autor igatahes loodab, et tal õnnestus sellesse lookesse nii palju tõtt sisse pookida, et see tõde, nagu üks Hiiumaa mees kunagi olla ütelnud, vale, s.t. väljamõeldud osa ilusasti koos suudaks hoida.

Autori eesmärgiks ei olnud kirjutada kangelastest või kangelastegudest. Neist on niigi juba palju kirjutatud. Kuid oleks tore, kui selliste lendude suured spetsialistid ja ranged kohtunikud – autori veel elus olevad kunagised sõjakaaslased – võiksid nende lookeste läbilugemise järel mõtlikult noogutada ja öelda: “Jaa, jaa, nendes lugudes ei ole põhimõtteliselt mitte midagi mööda pandud. Ka selliseid või umbes selliseid lende võis vägagi tõenäoliselt olla.” Siis võiks autor lugeda, et ta oma võla selles osas, kuidas üks lahingulend ikka välja nägi on nende, üldiselt küll väljamõeldud, kuid suures osas kunagistel mälestustel baseeruvate lendude kirjeldamisega lugejate ees ehk kustutanud. Ja see ongi põhjuseks, miks raamatu “Eesti lendurid lahingute tules” käesolevat väljaannet on “Suveöö lendude” lisamisega täiendatud.

III OSA

KUI KODUMAA KUTSUS

MIKS EESTLASED IKKA SÕDISID KOOS SAKSLASTEGA

Aeg-ajalt on ikka ja jälle tõstatatud küsimus eesti sõduritest Saksa sõjaväes II maailmasõja ajal. Kes nad olid, kas natsistlikud bandiidid või Eesti vabadusvõitlejad? Et sellele küsimusele objektiivselt vastata, selleks peab eelkõige teadma tolleaegseid sündmusi ja ka üldist ajaloolist tagapõhja. Allpool toodu ongi kirjutatud sellest kõigest ülevaate andmiseks, mis siis ikka ajendas eestlasi võitlema koos sakslastega.

Suur tragöödia, II maailmasõda, kujunes eriti traagiliseks paljudele väikerahvastele, kes, ilma et nad seda ise oleks tahtnud, kisti suurriikide vahelisse arveteõiendamisse. Ka see, kelle poolel tuli võidelda, ei olnud tihti oma teha, vaid kujunes olukorrast olenevalt. Ei olnud haruldased needki juhud, kus ühe ja sama rahva esindajad olid mõlema poole armeedes. Nii oli lugu ka eestlastega. Eesti sõjaväes tegevteenistuses olnud ja pärast kommunistlikku riigipööret Punaarmeesse üle viidud, samuti 1941. aasta suvel Nõukogude Liidu poolt mobiliseeritud mehed, kelledest paljud hukkusid Venemaal töölaagrites[1], pidid hiljem võitlema Nõukogude Armee ridades. Valdav enamus (70 - 80%) sõjas nii või teisiti osalenud umbes 100 tuhandest eestlasest aga võitles sakslaste või soomlaste poolel[2].

Eestlaste käest on palju süüdistavalt küsitud, miks te sõdisite II maailmasõjas koos sakslastega, samal ajal kui kõik demokraatlikud riigid olid hitlerliku Saksamaa vastu. Et seda ja üleüldse eestlaste olukorda mõista, selleks olgu allpool kõige pealt räägitud pisut sündmuste ajaloolisest taustast.

Sõbrad ja vaenlased

Enne sõda ja ka veel II maailmasõja algupäevil olid Eestis valdavaiks inglisesõbralikud meeleolud. Olid ju inglased omal ajal kaasa aidanud Eesti iseseisvuse sünnile ning ka hilisemad suhted Eesti ja Inglismaa vahel olid üsnagi head olnud. Selle loo autor mäletab ennesõjaaegse koolipoisina vägagi hästi, milliste tunnetega võttis enamik eestlasi vastu II maailmasõja algul sakslaste sõjakäigu poolakate ja ka teiste väikeste lääneriikide vastu. Oli ju eesti rahvas aastasadu oma põhiliste vaenlaste ja rõhujatena tunnetanud sakslasi, eeskätt just balti-saksasoost mõisnikke ja ka Saksa okupatsioon 1918. aastal ning niinimetatud Landeswehri sõda, mida Eesti Vabadussõja ajal, 1919. a. suvel baltisakslastest aadelkonna mahitusel saksa palgasõdurite poolt Eesti iseseisvuse vastu peeti, ei olnud sooje tundeid just süvendanud.

Miks siis ikka meeleolu nii järsku sakslaste kasuks muutus? Võib julgesti öelda, et selle kardinaalse murrangu rahva arvamuses põhjustas otseselt Nõukogude Liit oma tegevusega. Juba tuhande üheksasaja kolmekümnendate aastate lõpupoolel Nõukogude Liidus toimunud sündmused olid paljusid kommunistliku režiimi suhtes negatiivselt meelestanud. Kartustele andsid kinnitust 1939.a. alanud, kiiresti üksteisele järgnenud sündmused – vägivaldne, toore jõu ähvardusel aset leidnud sõjaväe sisseviimine Balti riikidesse (baaside leping), hoop selja tagant Sakslastega sõdivale Poolale, nahaalne kallaletung Soomele ja siis sellele juba mõne kuu pärast järgnenud Eesti ja teiste Balti riikide iseseisvuse kukutamine 1940.a. suvel näitasid

[1] Et eestlasi ei usaldatud, siis saadeti mobiliseeritud ja Venemaale viidud eestlased algul nn. tööpataljonidesse, kus 1941/1942.a. talvel paljud nälja ja külma tõttu hukkusid. Neis tööpataljonides olid eestlased tegelikult vangi seisuses. Alles 1942. aasta teisel poolel, kui oli näha, et sõjaõnn hakkas sakslastele juba selga pöörama, koondati eestlased Eesti Laskurkorpusesse, mis hiljem osales ka lahingutegevuses.

[2] Soome sõjaväes teenis üle 3000 eesti vabatahtliku (nn. soomepoisi), kes, soovimata sakslastega koos sõdida, olid sõja ajal Eestist Soome põgenenud. Suurimaks eestlastest moodustatud üksuseks Soome sõjaväes oli Jalaväerügement 200. Sisuliselt aga võitlesid ka Saksamaa liitlase Soome armees teeninud mehed Nõukogude Liidu vastu võideldes lõppkokkuvõttes ikkagi sakslaste poolel.

ilmselgelt Nõukogude Liidu röövellikku, sõnamurdlikku iseloomu ja mõjutasid üsnagi negatiivselt suurema osa eestlaste arvamust Nõukogude Liidust.

Kuid see kõik oli paraku ainult algus. Tegelikkus osutus isegi hullemaks kui osati karta. 1940. - 1941. aastal, pärast Eesti annekteerimist Nõukogude Liidu poolt toimunud sündmused - rahulike elanike kallal toime pandud vägivald ja terror, arreteerimised, aga eriti massiline küüditamine ning pärast nõukogude võimu Eestist väljakihutamist mitmelt poolt ühishaudadest leitud sajad hukatud inimesed suutsid valdavale enamikule eestlastest väga kiiresti selgeks teha, et suurim oht eesti rahva olemasolule on vene kommunism[3]. Lootus Inglismaa ja Prantsusmaa abile eesti rahvuse ja riikliku iseseisvuse säilitamisel oli kokku varisenud. Veelgi enam, mõlemad riigid, samuti USA said II maailmasõja käigus Nõukogude Liidu sõpradeks ja liitlasteks ja nii nägi enamik eestlasi pärast sõja puhkemist Nõukogude Liidu ja Saksamaa vahel oma ainsat arvestatavat liitlast idast tuleva surmaohu vastu võitlemisel paratamatult Saksamaas ning sajanditevanune vaen vajus olukorrast tingituna tahaplaanile.

1941. aasta suvel algas Eestis massiline venelaste (tavalise eestlase jaoks tähendas Nõukogude Liit praktiliselt ikka kommunistlikku Venemaad[4]) vastu suunatud partisaniliikumine, nn. metsavendlus. Valdavale enamikule eestlastest oli selgeks saanud, et Venemaa kommunistliku korra vastu tuleb iga hinna eest võidelda. See oli pealesunnitud sõda, mida peeti mitte uude maade vallutamiseks või teiste rahvaste alistamiseks vaid oma kodu kaitseks. Neid eestlasi, kes sõdisid hävituspataljonides koos venelastega, pidas aga enamik eestlasi oma rahva reeturiteks. Sõdisid nad ju mitte niivõrd sakslastega kui oma rahva vastu.

Sõjakaaslased – jah, aga mitte sõbrad

Pärast sakslaste saabumist, keda algul võeti vastu sõprade ja vabastajatena, astusid tuhanded eesti vabatahtlikud Saksa sõjaväkke, et seal loodud eesti väeüksustes asuda oma kodumaad stalinliku Venemaa eest kaitsma ja tasuda eesti rahvale tekitatud kannatuste ning ülekohtu eest. Naiivselt loodeti, et sakslased annavad võimaluse Eesti Vabariigi taastamiseks, mille järel oleks üsnagi tõenäoliselt siis liitlastena Saksamaa poolel sõjas Nõukogude Liidu vastu osaletud. Paraku ei osanud saksa võimud seda indu täielikult ära kasutada ja Eesti iseseisvust taastades eestlastest omale kindlaid liitlasi teha. Vastupidi, nende tegevus, ehkki parem kui Nõukogude Liidu poolt eestlaste suhtes rakendatud terrorirežiim, oli eeskätt siiski okupantide tegevus ja ei äratanud juba üsna varsti eestlastes enam erilist sõprust ega usaldust. Algul püüdsid sakslased isegi eesti väeosade loomist takistada, et igati vältida Eesti relvajõudude tekkimist. Kuid ka siis, kui Saksa võimud jõudsid arusaamisele nende vajalikkuses, kasutati loodud eesti väeosi võimalikult väikeste üksustena, hajutatult ning allutatult saksa juhtkonnale. Iseseisvatest Eesti relvajõududest ei tahtnud sakslased midagi teada. Ja seda isegi siis, kui hädavajadus sundis neid kümneid tuhandeid eestlasi mobiliseerima.

Kõigele sellele vaatamata, ehkki sakslaste ülbust ning arutut poliitikat kirudes, jätkati siiski koos Saksamaaga võitlust venelaste vastu, sest antud juhul lähtuti põhimõttest - hädakorral võib Kuradi väljaajamiseks kasutada ka Peltsebuli abi. Paljud lootsid, et kordub 1918. aasta ajalooline situatsioon: mõlemad Eestit okupeerinud suurriigid, Venemaa ja Saksamaa, kurnavad ennast sõjas vastastikku välja ja nii avaneb ehk võimalus Eesti iseseisvuse

[3] 1940-1941. aastal arreteeriti Eestis kõiki rahvusvaheliselt tunnustatud õigusnorme eirates üle 4000 rahuliku inimese, kelledest suur osa kas mõrvati, või surid vangilaagrites. Terroritegevuse tipuks oli aga rohkem kui 10000 inimese, sealhulgas naiste ja laste küüditamine 1941. aasta juunis. Eestlaste ette kerkis küsimus mitte enam demokraatia või vabariigi säilimisest vaid eesti rahva kui sellise säilimisest üleüldse.

[4] Kogu ajaloo jooksul on idapoolsetest vallutajatest eestlasi ahistada püüdnud ikka venelased, mitte teised Nõukogude Liitu kuulunud rahvad.

taastamiseks. Üldise arvamuse kohaselt oleks sel juhul aga väga oluline olnud, et sõjategevuse lõppemisel ei oleks Eesti pinnal Vene vägesid. Eesti iseseisvus oli eesmärk, mille nimel tasus võidelda ja püüda Eesti piire uue Nõukogude okupatsiooni eest kaitsta.

Kui sügav oli rahva viha ja nördimus, milleni kommunistide tegevus Eestis oli valdava enamuse eestlastest viinud ja kuivõrd vajalikuks peeti võitlust Nõukogude Liidu vastu, seda võimaldab näiteks hinnata seegi asjaolu, et sellele vaatamata, et ka sakslased, nagu eespool öeldud, osutusid Eestis lõppkokkuvõttes ikkagi okupantideks, Eestis Saksa okupatsiooni ajal (1941 - 1944) sakslaste vastast partisanitegevust praktiliselt ei olnud. Nõukogude Liidu poolt taganemisel partisanitegevuse organiseerimiseks maha jäetud kommunistlikud tegelased paljastati kohalike elanike kaasabil kiiresti ja ka Nõukogude Liidust Eestisse saadetud partisanigrupid, kes rahva toetust ei omanud, likvideeriti üsnagi lühikese aja jooksul. Oli küll mobilisatsiooni eest kõrvalehoidjaid, kuid need tegelesid ainult enda varjamisega. Aktiivne, võitlev metsavendlus toimus Eestis ainult Nõukogude vägede tagalas 1941. aasta suvel ja algas uuesti 1944. aasta septembris, pärast Eesti teistkordset okupeerimist Nõukogude Liidu poolt. Tähelepanu väärib seegi, et suur hulk Nõukogude Armees teenivaid eestlasi jooksis esimesel võimalusel sakslaste poole üle. Põhiliselt toimus see 1941. aasta suvel ja 1942/43. aasta talvel (Velikije Luki all). Seega ajal, mil sõjaõnn ei olnud sakslastele veel lõplikult selga pööranud ja ülejooksmisel tundus olevat mõtet. Kõik see näitab, et kommunistliku Venemaa vastu võitlemisega ei olnud seotud mitte mingi väike grupp natsistlikult meelestatud isikuid, vaid seda toetas valdav osa eestlastest.

Muidugi, suurem osa eestlastest, kes Saksa sõjaväes teenisid sattusid sinna mobiliseerituina ja neid ei saa vaadelda kui vabatahtlikke. Kaugel sellest, sakslastesse suhtuti enamasti üsnagi kriitiliselt (sellise suhtumise oli sakslaste käitumine peagi esile kutsunud ka nendes, kes algul vabatahtlikult olid sõjaväkke läinud). Kuid oluline on see, et sakslaste poolt läbi viidud mobilisatsioonide eest kõrvalehoidmine ei võtnud ligilähedaseltki selliseid mõõtmeid, kui 1941. aasta suvel, Nõukogude Liidu poolt väljakuulutatud mobilisatsiooni korral. Vastupidi, isegi siis, kui olukord rindel oli juba üsna raske ja kõrvalehoidmine oma naha päästmiseks oleks olnud arusaadav, tuli valdav enamik mehi mobilisatsioonikäsku saades oma kodumaad kaitsma ja võitles nii hästi, kui see antud olukorras oli võimalik. Ka elanikkonna hoiak oli Saksa sõjaväes teenivate meeste suhtes igati soosiv. Saadi aru võitluse vajalikkusest.

Eestlaste võitluse õiguslikud alused

Nõukogude Liidu vastase võitluse puhul ei ole siinkohal üleliigne rääkida ka selle õiguslikest alustest. Teatavasti jätkasid nii Nõukogude Liidu kui ka Saksa okupatsiooni ajal oma tegevust enam või vähem põranda all ka Eesti õiguslikud riigiorganid[5], kellede korraldused ja suhtumine olid Eesti kodanikele poliitiliseks ja moraalseks tegevusjuhendiks. Ja ehkki sakslased 1941. aasta suvel vastasid rühma juhtivate Eesti poliitikute, kelle eesotsas oli peaminister J. Uluots, avaldusele, milles taotleti Eesti omariikluse taastamist eitavalt, tuldi siiski otsusele, et käimasolevas sõjas on Eesti riigi ja rahva põhivaenlaseks Nõukogude Liit ning kutsuti eesti rahvast üles rakendama kõik oma sisemised jõud võitlusse kommunismi vastu. 1944. aasta veebruaris, kui Nõukogude väed olid jõudnud Eesti piiridени, esines peaminister J. Uluots raadios[6], kus ta ütles, et kõige tähtsam eeldus Eesti vabaduse taastamiseks on see, et Nõukogude võim ei pääseks uuesti Eestisse ja kutsus eestlasi selle ärahoidmiseks võitlema koos sakslastega. See esinemine avaldati ka kõikides ajalehtedes.

[5] Nõukogude okupatsioonivägede saabudes 1940. aastal õnnestus Eesti Vabariigi peaministril Jüri Uluotsal minna põranda alla. Pärast Vabariigi presidendi Konstantin Pätsi arreteerimist 1940. aasta juulis siirdusid presidendi ülesanded aga, vastavalt Põhiseadusele, peaministrile. Eesti põrandaaluste riigiorganite järjepidevus ja õigusjärgsus leidis tunnustamist ka lääneriikides.

[6] Peaminister J. Uluotsa raadioesinemine 7. veebruaril 1944.a.

Olukorra tõsidust mõistes toetas eesti sõdurite võitlemist koos sakslastega ka Eesti poliitiliste parteide esindajatest moodustatud, maailmavaateliselt põhiliselt küll lääneriikidele orienteeritud ja seetõttu põranda all tegutsev Eesti Vabariigi Rahvuskomitee[7]. Seega võib julgesti väita, et ka Eesti seadusliku riigivõimu esindajad nägid antud olukorras eestlaste jaoks ainsa võimalusena võitlust koos sakslastega Nõukogude Liidu vastu. See oli ajaloolisest paratamatusest tingitud otsus.

Ei ole kahtlust, et need Eesti õiguslike võimuorganite seisukohad ja üleskutsed avaldasid rahvale oma mõju ja tõid ka palju neid, kes otseselt sakslastega koos sõdida ei tahtnudki kodumaa kaitsjate ridadesse. Nii näiteks tuli 1944. aasta veebruari algul läbi viidud mobilisatsiooniga, mille puhul oodati maksimaalselt umbes 15000 mehe sõjaväkke tulekut, kodumaad kaitsma ligi 40000 meest (tegelikult oli tulijaid rohkemgi, kuid kõiki ei võetud sõjaväkke). Olukord rindel oli muutunud väga raskeks ja kõigil oli selge, et nüüd tuleb venelaste tagasituleku vältimiseks teha kõik, mis vähegi võimalik. Võitlus oli eestlaste jaoks kujunenud üldrahvalikuks võitluseks oma vabaduse eest[8]. Kuid sakslaste, kes kartsid ka nüüd veel Eesti sõjaväe sündi, südametunnistusele jääb see, et mobiliseeritute baasil loodud üksusi (piirikaitserügemente) ei koondatud ühtseteks eesti diviisideks (mobiliseerituid oli 2-3 diviisi jagu), vaid anti ikkagi hajutatult Saksa üksuste alluvusse. Veelgi enam - neile meestele ei antud isegi selles olukorras sellist relvastust ning varustust, nagu nad oleksid soovinud ja vajanud.

Kui püüda objektiivselt hinnata Eesti õiguslike võimuorganite ja eestlaste käitumist II maailmasõjas, siis tuleb lisaks kõigele muule arvestada ka seda, et ega eestlastel nende olukorras, kuhu nad ilma omapoolse tahtmiseta olid sattunud, ei olnud mitte kunagi võimalust valikut teha lääne demokraatia ja Saksamaa vaid ikka ja ainult, tuleb veel kord rõhutada - ikka ja ainult kahe totalitaarse suurriigi, stalinliku Venemaa ja hitlerliku Saksamaa vahel. Kumbki neist riikidest ei olnud eestlastele sümpaatne, kuid demokraatlike lääneriikide sõber ja liitlane II maailmasõjas, Venemaa, oli ennast Eestis sõjale eelnenud okupatsiooniaastaga juba sellisel viisil tutvustada jõudnud, et oli täiesti selge – antud ajalooepohhil on eesti rahva surmavaenlaseks, kelle eest ennast iga hinna eest kaitsta tuleb, kommunistlik Venemaa. Just see otsustas asja.

Nõukogude Liit ja lääneriigid

Paraku sai see, mida ennast kujutab kommunistlik Venemaa ja Stalini kuritegude ulatus paljudele lääneriikidele selgeks alles aastaid hiljem (mõnedele pole tänini veel saanud). Sõja ajal tehtud propaganda mõjul peeti läänes kõiki neid, kes võitlesid sakslaste poolel üldiselt kuritegeliku režiimi kaitsjateks, küsimata, mis oli selle võitluse eesmärgiks. Erandeid siin ei tehtud. Venelasi loeti tookord aga headeks liitlasteks. On ajaloo kurbloolus, et olukorrast tingituna tuli neil eesti meestel, kes tahtsid oma kodumaad kaitsta kommunistliku Venemaa eest, seda teha Saksa sõduri mundris. Selles võitluses osalesid kümned tuhanded mehed, kelle jaoks see oli ajaloolisest paratamatusest tingitud võitlus oma maa ja rahva eest. Võitlus, mis oli heaks kiidetud ka Eesti õiguslike riigiorganite poolt. Eesti sõdurile oli selge, et Eesti kaitsmiseks ja iseseisvuse taastamiseks tuleb eelkõige kommunistlik Venemaa purustada ja selle eesmärgi saavutamiseks tuleb vajaduse korral võidelda ka väljaspool Eesti piire. Kuid ükskõik kus eesti sõdur ka võitles tegi ta seda sini-must-valget vappi mundrikuue käisel ja vaba Eestit eesmärgina südames kandes.

Väikese rahva tragöödia on see, et seda ei suudetud ega tahetud II maailmasõja võitjate poolt sõjale järgnenud suures võidujoovastuses tunnistada. Eestlaste jaoks oli eriti kibe see, et isegi

---

[7] Eesti Vabariigi Rahvuskomitee korraldus nr. 1 1944.a. 1. augustil ja nr. 2 1944.a. 24. augustil.

[8] Ka Soome sõjaväes teeninud meestest pöördus 1944. aasta augustis, kui vaenlane oli Tartu alla jõudnud umbes 1800 meest Eestisse tagasi, et sel kriitilisel hetkel teha kõik mis võimalik Eesti kaitsmiseks.

USA, kelle eestlaste olukorrast arusaamisele olid paljud ka Saksa sõjaväes teenides lootnud, asus esialgu jäägitult Nõukogude Liidu poolele. Eestlasi koheldi vahetult pärast sõjavangi langemis tihti kui tavalisi, vabatahtlikult sakslaste poolel võidelnud, natsistlikult meelestatud mehi. (Võttis päris tublisti aega, enne kui ameerika sõduri ajju jõudis tõdemus – hea küll, see et SS-mehed koju pöörduda ei taha on selge, aga miks siis ikka ka tavalised tsiviilpõgenikud Nõukogude Liidu alluvuses olnud aladelt ei taha kuidagi koju pöörduda? Midagi peab siin viltu olema). Vahetult peale sõja lõppu toimunut võib kuidagi siiski mõista – tavalised ameeriklased ei ole teiste riikide asjadest arusaamisega kunagi eriti hiilanud. Kuid ka hiljem, isegi tänapäeval, on mitmel pool maailmas ikka ja jälle leidunud neid, kes on püüdnud Saksa sõjaväes, eriti aga SS-vägedes teeninud eestlasi kõikides surmapattudes süüdistada. Eriti agarad on selles suhtes olnud Eestit peale sõda valitsenud kommunistlikud võimumehed ja neile kaasatundjad, samuti ka ülemaailmsed juudiorganisatsioonid. Eriti viimaste arvates piisab eestlaste süüdistamiseks ainult sellest, et küllaltki suur osa neist teenis 20. (eesti) SS-diviisis, püüdmatagi küsida, mida see väeosa endast tegelikult kujutas.

Eestlased ja Relva-SS

Kui nüüd rääkida sellest, kuidas eestlased lääneriikide ja Nõukogude Liidu poolt nii taunitud SS-vägedesse üleüldse sattusid, siis toimus see põhiliselt sunniviisil. Sinna suunati valdav osa 1943. aastal Saksa sõjaväkke mobiliseeritud noormeestest, 1944. aastal viidi käsu korras üle aga terveid üksusi. Nii toimiti näiteks idapataljonidega, Soomest Eestisse tagasi tulnud soomepoistega ja veel mõningate teistegi üksustega. Meeste endi tahtmist siin eriti ei küsitud, ehkki vastuseis sellisele üleviimisele oli küllaltki tugev. (Nagu kaasaegsed mäletavad, ei olevat näiteks ka legendaarne idapataljoni komandör, Rüütliristi kavaler major Alfons Rebane, hilisem eesti diviisi rügemendiülem, oma pataljoni Relva-SS-i üleviimisest algul tedagi tahtnud ja ähvardanud isegi Soome siirduda, kuid olukorra tõsiduse tunnetamine ning vastutustunne kodumaa ja oma meeste ees sundis teda lõpuks siiski teenistust jätkama). Eesti Leegion ja hiljem selle baasil moodustatud 20. (eesti) SS-diviis olid puhtakujulised rindeüksused, milles teeninud mehi Rahvusvaheline Sõjatribunal Nürnbergis sõjakurjategijateks ei tunnistanud. Relva-SS tähendas eestlaste jaoks eelkõige idavaenlasega võitlemiseks nii hädavajalikku paremat relvastust ja väljaõpet[9].

Küllaltki sageli taunitakse ka seda, et 1944. aasta sügisel Saksamaale põgenenud eesti sõdurid jätkasid ka seal, n.-ö. lootusetus olukorras, sõdimist. Olid nad ju oma kodumaa juba kaotanud ja ka Saksamaa kaotus oli ainult aja küsimus. Taunijad panevad eesti sõduritele süüks, et nende teenistus aitas sakslastel vastu panna ja veel sõja lõpul sõja- ning inimsusevastaseid kuritegusid sooritada. Kuid tuleb arvestada, et mitte mingeid muid võimalusi peale sõjaväeteenistuse jätkamise sakslased Saksamale saabunud eesti sõduritele ju ei andnud[10]. Paraku ei oska ka taunijad ise siin peale lihtlabase kurjustamise ja soovituse ennast vangi anda või maha lasta (isegi selliseid äärmuslikke soovitusi on olnud) mitte mingeid teisi võimalusi, mida need mehed siis tegema oleksid pidanud, välja pakkuda. Üksikud mehed oleksid võinud ju proovida deserteeruda ning püüda läände üle minna, kuid heietada mõtet, et see oleks võimalik olnud ka tervete üksuste puhul, seda enam, et need paiknesid idarindel, oleks ilmne

[9] Kõik 20. SS-diviisis teeninud sõdurid ja ohvitserid vabanesid lääneriikides sõjavangistusest 1946. aastal, pärast seda kui Nürnbergi Tribunal vabastas vastutusest relva-SSi koosseisus võidelnud, kes sinna olid määratud riiklike organite poolt ega ei olnud toime pannud inimsusevastaseid kuritegusid. Ka USA Ümberasustatud Isikute Komisjoni 1950. aasta 13. septembri kirjas Eesti Asepeakonsulile New-Yorgis on öeldud, et Balti Relva-SS üksusi, kaasa arvatud Eesti Leegioni, tuleb eesmärgilt, ideoloogialt, tegevusaladelt ja kvalifikatsioonilt käsitleda Saksa SS-ist eraldiseisvatena ning seetõttu peab Komisjon seda Ühendriikide valitsusele mittevaenulikuks liikumiseks. Seetõttu tuleb Balti Relva-SSi, kaasa arvatud Eesti Leegioni liikmete taotluse korral Ühendriikidesse sissepääsemiseks neid käsitleda vastavalt nende isiklikele teenetele.

[10] 20. (eesti) SS-diviisi koondati enne sõja lõppu käsu korras peaaegu kõik Saksamaal viibinud eesti sõdurid, sellele vaatamata, millises väeliigis nad algselt teenisid.

lihtsameelsus. Venelased ei olnud aga need, kelle armule eesti sõdur, arvestades 1940/41. aasta kurbi kogemusi, oleks võinud ja tahtnud lootma jääda. (Soovitus, et terve 20. SS-diviis oleks pidanud end maha laskma, võimaldab hinnata ainult soovitaja vaimset taset).

Pisut ka inimsusevastastest kuritegudest

Et otseselt inimsusevastaste kuritegude sooritamises eesti väeüksusi, isegi mitte 20. (eesti) SS-diviisi süüdistada ei ole eriti õnnestunud, siis on agaramad Saksa sõjaväes teeninud eesti sõdurite süüdistajad aeg-ajalt ikka ja jälle vallapäästetud süüdistamise kampaanias, nagu eespool juba märgitud, väitnud, et ehkki eestlastest koosnevad rindeüksused ise otseselt ehk sõjakuritegusid ei sooritanudki, aitasid nad siiski oma sõdimisega sakslastel peale kõige muu ka inimsusevastaseid kuritegusid sooritada. Ühe sõnaga, toetasid ja katsid neid kuritegusid sooritavaid sakslasi. Kuid selliselt, lihtsustatult asjale lähenedes võib süüdistada kõikide II maailmasõjast osavõtnud armeede sõdureid. Sellesama loogika kohaselt võiks siis ka Punaarmees teeninud sõdureid, sealhulgas ka eestlasi, süüdistada Katõni mõrvale, kümnete, või isegi sadade tuhandete süütute inimeste arreteerimisele ja küüditamisele Eestis, Lätis, Leedus ning Kaukaasia riikides jne. kaasaaitamises. Küllap siin juba on, mida loendada. Ega stalinlik režiim neid kuritegusid ilma relvajõudude toetuseta ju läbi viia ja maailma eest varjata ei oleks saanud. Ja ka lääneriikide sõdurid, kes ühtesid rahvaid sakslaste käest vabastasid, surusid koos Nõukogude Liiduga sõdides samal ajal teisi rahvaid sügavale kommunistlikku ikkesse ning aitasid kaasa Gulagi Arhipelaagi säilimisele ja miljonite inimeste hukkumisele Nõukogude Liidu vangilaagrites veel hulk aastaid pärast sõja lõppu. Paraku jäid Nürnbergi protsessil kõlama ainult sakslaste ja nende liitlaste pahateod. Võitjate üle kohut ei mõistetud, ükskõik mida nad siis ka teinud ei oleks. Jäi ju Nõukogude Liidu nõudmisel, millega ka teised võitjad heameelega nõustusid, Nürnbergi protsessil vaatluse alt välja terve rida suurriikide jaoks helli küsimusi. Kuid on täiesti selge, et süüdistada tagant järele ühel või teisel poolel sõdinud mehi, aluseks võttes ainult sõdivate riikide poolt toime pandud kuritegusid, on laustotrus, mis mitte kusagile ei vii.

Kui aga jätta kõrvale sõjakuritegudele kaasaaitamine ja vaadelda konkreetseid inimsusevastaseid kuritegusid, siis võib päris kindlasti öelda, et neid sooritasid kõikide sõdivate poolte armeed. Nende käsitlemisel tuleb aga lähtuda konkreetsetest inimestest. Ja ka siin ei ole asi kuigi lihtne, sest enne kui otsustada, tuleb teada ka tagapõhja, mis oli ühe või teise, nüüd kuriteoks loetava teo põhjuseks. Kui rääkida sakslaste poolel olnud eestlaste kuritegudest, siis peab teadma, et enne Tartu tankitõrjekraavi[11] oli olnud Tartu vangla ja veel palju teisigi kohti, kust 1941. aasta suvel-sügisel, pärast Nõukogude Armee taganemist leiti julmalt piinatud ja hukatud inimeste laipu. Tasuks meenutada ka naiste ja laste küüditamist, hävituspataljonide tegevust jne. Kõigest sellest on süüdistajad aga vaikinud. On aga täiesti selge, et sellel kõigel oli tugev emotsionaalne mõju, mis viis mehi mitte ainult vabatahtlikult sõtta venelaste vastu, vaid määras ka selle sõja iseloomu. Vaenlane oli tõepoolest vaenlane, selle sõna tõsises mõttes.

Tuleb märkida, et inimsusevastased kuriteod ei lakanud Eestis isegi pärast sõja lõppu, sest sõjaolukord tegelikult ju jätkus. Enamasti Saksa sõjaväes teeninud ja pärast sõda metsavendadeks saanud meeste tegevusele, kellede, kui fašistlike kõrilõikajate arvele on kommunistide poolt samuti hulk kuritegusid kantud (milledest valdav enamik ei erinenud nõukogude partisanide tegevusest sakslaste vastu, mida aga kuriteoks ei loetud) võib rahuliku südamega vastukaaluks panna Punaarmees teeninud meeste poolt pärast sõja lõppu Eestis toime pandud kuriteod (süütute inimeste arreteerimised ja piinamised, küüditamised jne.). Olid ju nende puhul üsnagi sageli tahes või tahtmata kaasaaitajateks ja ka täideviijateks

[11] Pärast sõda Nõukogude Eestis tuntuks räägitud Saksa okupatsioonivõimude poolt mahalastud inimeste hukkamispaik.

Punaarmeest tulnud julgeolekutöötajad, partorgid jne., kes olid Eestis peamisteks nõukogude võimu usaldusisikuteks (siinkohal tuleb märkida, et valdav enamik Eesti Korpuses teeninud meestest oma nime selliste kuritegudega siiski ei määrinud).

Metsavendade puhul tuleb arvestada sedagi, et metsavennaks sundis mehi sageli just nõukogude organite, s.t. nende samade usaldusisikute tegevus, mis tegi nende inimeste normaalse elu, kellele nõukogude võim ja kõik Eestis toimuv alati meele järele ei olnud, ka siis, kui nad otseselt selle vastu ei võidelnudki, pärastsõjaaegses Eestis praktiliselt tihti võimatuks. Sellistel inimestel jäi tihti ainult valida, kas lasta ennast Siberisse saata, või minna metsa. See tähendas tuhandeid laostatud majapidamisi, purunenud perekondi ning traagilisi inimsaatusi, pannes paljusid, kes sõja lõppedes olidki ehk kaotusega leppinud ja püüdsid normaalset elu alustada, nüüd juba uuesti aktiivselt nõukogude võimu vastu võitlema. Nii mõnegi punase aktivisti elu lõpetas just sellise mehe kuul. Ning lõpuks on oluline seegi, et oma tegutsemise lõpuperioodil võitlesid metsavennad reedetud ja hukule määratud inimeste lootusetut, meeleheitlikku võitlust. Olid nad ju nii väga lootnud Ameerikale, et see, demokraatlik ja võimas maa mõistab, mis on kurjuse impeerium ja võtab midagi Nõukogude Liidu vastu ette. Selle lootuse aluseks oli ameeriklaste väide, et nad 1940.a. toimunud Balti riikide anastamist ei tunnusta. Kuid paraku jäi see kõik ainult sõnadeks. Niisamuti nagu Balti riigid müüdi maha Molotov-Ribbentropi paktiga, niisamuti tehti seda ka Jaltas. Ja tuleb aru saada, et kibestunud, oma asjatutes lootustes petetud mees on tige võitleja, kelle ainsaks eesmärgiks on jäänud müüa oma elu nii kallilt kui vähegi võimalik.

Kuid see kõik on omaette teema. Ülalesitatu aga näitab, et nii nagu ei saa inimsusevastastest kuritegudest rääkides näidata näpuga Punaarmeele või ükskõik millise sõdiva riigi armeele kui sellisele tervikuna, nii ei saa ka Saksa sõjaväe puhul anda lahmivaid, ainult nimetuse tõttu kurjategijaks kuulutavaid hinnanguid üksikute väeosade, näiteks Eesti Leegioni või 20. (eesti) SS-diviisi kohta, eriti kui mingeid tõestusmaterjale antud väeosa kui sellise poolt konkreetselt korda saadetud kuritegude kohta ei ole.

Mille nimel siis eesti sõdur ikkagi võitles?

Kokkuvõttes tuleks märkida, et II maailmasõjas tunti eesti sõdurit üldiselt kui head, vaprat sõdurit. Kuid selle sõduri eesmärgiks, mida ta võideldes oma südames kandis, ei olnud mitte Uus-Euroopa või Suur-Saksamaa, vaid ikka ja ainult oma väike vaba kodumaa[12]. Ja on ajalooline kurbloolus, et Eesti võitluses kommunistliku Venemaa vastu ei saanud toetuda demokraatlikele lääneriikidele vaid pidi võitlema koos hitlerliku Saksamaaga ja sattus nii tahtmatult "pahade poiste" kirja. Soomlaste võitlust Nõukogude Liidu vastu oma vabaduse kaitseks on lääneriigid üldiselt aktsepteerinud, seda enam, et soomlastel tuli lõpuks ka sakslastega sõdida. Eestlaste võitlus oli aga täpselt samasugune vabadusvõitlus, milles eesti sõdur, kasutades neid võimalusi mis tal antud ajalooetapil olid, püüdis anda oma parima. Ei olnud eesti sõduri süü, et tal liitlaste osas peale hitlerliku Saksamaa muud valikut ei olnud ja et ta suurriikide vahelises heitluses ei suutnud oma eesmärki saavutada ning kodumaad okupantide eest kaitsta. Ja ehkki ajalugu on siiani enamasti üsnagi ühekülgselt käsitletud, püsib kunagiste lahingumeeste hinges siiski lootus, et nooremad põlvkonnad, kes Eestis ja ka mujal maailmas on peale kasvanud, suudavad vaatamata rohkem kui viiskümmend aastat kestnud Saksa sõjaväes teeninud mehi süüdistavale propagandale ajalugu kunagi ka lahtiste silmadega vaadata ja sündmusi objektiivselt hinnates lõppude lõpuks mõista, et II maailmasõda oli eesti sõdurile sisuliselt siiski ainult Vabadussõja jätk ja ei midagi muud.

---

[12] Ka Nõukogude Liidu poolel võidelnud, Eestist pärit eestlaste hulgas oli väga vähe neid, kelle ideaaliks oli kommunistlik impeerium eesotsas Venemaaga. Enamasti oldi Nõukogude Liidu poolele satutud olude sunnil, kui mobilisatsiooni eest kõrvalehoidmiseks ei olnud mingil põhjusel lihtsalt võimalust (vt. ka märkust nr. 1).

EESTI PÕHISEADUSLIKE VALITSUSORGANITE TEGEVUSEST AJAVAHEMIKUS SUVI 1941 – SÜGIS 1944 JA SUHTUMISEST SAKSA SÕJAVÄES TEENIVATESSE EESTI SÕDURITESSE

Koostatud tolleaegsete Eesti avaliku elu tegelaste sõjajärgselt avaldatud artiklite põhjal

Teatavasti on Saksa sõjaväes võidelnud eestlasi, nii vabatahtlikke kui ka mobiliseerituid, sageli süüdistatud Suur-Saksamaa ja natsismi eest võitlemises. Et Saksamaa kuulutati Nürnbergis sõjakurjategijaks, siis on sõjakurjategijate mõistet automaatselt püütud laiendada ka Saksa sõjaväes teeninud eestlastele. Eriti agarad on selles küsimuses olnud Venemaa ja juudiringkonnad. See võimalus, et eestlased pidasid omaenda sõda, mille eesmärgid Saksamaa eesmärkidega kaugeltki ei ühtinud ei ole välismaal, tänu Venemaa ja juudiringkondade tugevale propagandale ja Eesti Vabariigi valitsusorganite üsnagi mannetutele, praktiliselt peaaegu olematutele selgitustele, kuidas asjalood tegelikult olid, erilist kõlapinda leidnud. Ja nii ongi siis II maailmasõjas sakslaste pool võidelnud eestlastele jäänud külge natsistlike kurjategijate maine, kellega korralikel kodanikel ei sobi tegemist teha. Isegi Eestis, kus valitsejad tegelikku Eesti ajalugu peaksid nagu tundma, püüavad valitsusringkonnad Saksa sõjaväes teeninud meeste tegemistest, et ennast välisriikide silmis mitte kompromiteerida, võimalikult eemale hoida. Iga hinna eest püütakse maailmale jätta muljet, et tänapäeva Eesti valitsusorganitel ja sõjaväel nende meestega midagi ühist ei ole. Samal ajal ei ole püütudki objektiivselt, tõsistele uurimistöödele tuginedes hinnata, kellega Saksa sõjaväes teeninud eestlaste puhul siiski tegu on. Teise maailmasõja aega käsitlev tõene Eesti ajalugu on Eestis alles kirjutamata.

Kui rääkida eestlastest Saksa sõjaväes, siis nende võitluse õiguslike aluste hindamisel ei saa kuidagi mööda vaadata Eesti Vabariigi põhiseaduslike valitsusorganite tegevusest Saksa okupatsiooni tingimustes. Ehkki nende tegevus toimus suurel määral okupatsioonivõimude eest varjatult, põranda all, ei saanud isegi sakslased neid päris ignoreerida, sest nad pidid paratamatult arvestama Eesti põhiseaduslike valitsusorganite autoriteediga eestlaste hulgas. Samal ajal oleneb aga nende organite poolt tol ajal vastu võetud otsustest ja seisukohtadest see, kuivõrd õigustatuks saab pidada eestlaste võitlemist koos sakslastega Nõukogude Liidu vastu II maailmasõjas. Näitab ju see, kas eestlaste Saksa sõjaväes teenimine oli kooskõlas Eesti põhiseaduslike valitsusorganite poliitika ja soovitustega, või oli tegemist meestega, kes eirasid oma maa seadusliku valitsuse ja rahva enamiku seisukohti, nagu see lääneriikide kodanike Saksa sõjaväes teenimise puhul toimus ja asusid võitlema sakslaste Uue-Euroopa ideede eest.

Olukord juunis – septembris 1941

Eesti poliitiline seisund oli juuni teiseks pooleks, kui algas sõda Saksamaa ja Nõukogude Liidu vahel ülimalt komplitseerituks muutunud. Eesti oli vastu oma tahtmist sattunud kahe sõdiva suurriigi vahele, kelledest kumbki tema seaduslikke ja vaieldamatuid enesemääramise õigusi ei tunnustanud. Nõukogude liit oli Eesti 1940. aastal annekteerinud ja kehtestanud terrorirežiimi, 1941. aasta suvel Eesti vallutanud sakslased aga seadsid samuti sisse okupatsioonirežiimi ega tahtnud Eesti iseseisvuse taastamisest kuuldagi. Samal ajal Lääneriigid, kes Eesti Vabariiki juriidiliselt edasi tunnustasid, olid sõjas Saksamaaga ja liidus Nõukogude Liiduga. Sellises olukorras ei olnud Eestil oma huvide kaitseks mitte kusagilt tuge leida ja säilinud eesti riigivõimuorganitel tuli tegutseda üksinda, oma parema arusaamise järgi.

Kui Eesti riigitegelased pärast rohkem kui aasta kestnud nõukogude terrorit sakslaste saabumisel oma pelgupaikadest jälle välja tulid, ootas neis ees masendav pilt. Nõukogude

okupatsioonirežiimil oli õnnestunud Eesti poliitiline juhtkond peaaegu täielikult hävitada. Küüditatud, arreteeritud või tapetud oli vabariigi president Konstantin Päts ja enamus valitsuse liikmeid, sõjavägede ülemjuhataja kindral Johan Laidoner koos paljude kõrgemate ohvitseridega ning suurem osa juhtivaid poliitika-, kultuuri-ning majandustegelasi. Kümnest varasemast riigipeast oli arreteeritud või hukatud üheksa. Ellu jäi vaid Rootsi põgenenud A. Rei. Eestis olid end varjata suutnud peaminister Jüri Uluots, riigivolikogu esimees Otto Pukk ning riiginõukogu abiesimees Alfred Maurer. Leidus veel omavalitsuste juhtivaid isikuid, ülikoolide õppejõude-teadlasi ning sõjaväelasi, kuid mitte ühtki kindralit.

Vastavalt Eesti Vabariigi põhiseadusele, oli antud olukorras kõrgeimaks võimuesindajaks peaminister prof. Jüri Uluots. Samal ajal oli prof. Uluotsa presidendi kohusetäitjaks olemine vajalikul viisil vormistamata, sest puudus võimu üleandmise akt. Et nõukogude okupatsioonirežiim oli kõik ministrid kas hukanud või Venemaale viinud, ei olnud võimalik saada ka akti asendavat valitsuse tunnustust. Kuid see, kuidas Eesti seaduslik valitsus oli kukutatud ja kõik järgnevalt toimunu vabandab vormivigu. Ehkki president oli J. Uluotsa 1940. a. peaministri kohustest vabastanud, oli see toimunud Nõukogude Liidu valitsuse ja relvajõudude otsese surve all ja põhiseaduses ettenähtud korrast mitte kinni pidades. Seega oli vabastamine õigustühine. Juriidiliselt Eesti Vabariigi seaduslik valitsus seega ametist ei vabanenud ja prof. Uluots oli Eesti Vabariigi seaduslik, nüüd aga ka presidendi kohustes olev peaminister. Nagu edaspidine sündmuste käik näitas tunnustas ka rahvas J. Uluotsa kui presidendi kohusetäitjat.

Peaminister Jüri Uluots asus juba Tartu vabastamislahingute ajal tegevusse. Kohe oma tegevuse alguses tuli tal kokku puutuda eesti sõjaväe taasloomise küsimustega. Teatavasti olid Eesti regulaararmee üksused 1940. aastal üle viidud Nõukogude armee koosseisu, kus neist moodustati 22. Territoriaalne laskurkorpus mis pärast sõja puhkemist viidi Venemaale, kusjuures suur osa ohvitsere eelnevalt arreteeriti. Kuid Eesti ei olnud siiski päris kaitsetu. Nõukogude okupatsioonivõimude tegevus oli viinud selleni, et Eestis oli tekkinud laiaulatuslik vastupanuliikumine, mis eriti eredalt väljendus nn. „metsavendluses". Relvastatud partisanid - metsavennad osutasid kohe, Nõukogude Liidu ja Saksamaa vahel puhkenud sõja esimestest päevadest alates, üle kogu Eesti punaarmeele tugevat relvastatud vastupanu. Isegi Eesti suuruselt teise linna Tartu vabastamine toimus valdavalt juba enne sakslaste saabumist, metsavendade poolt. Lõuna-Eestis tegutsesid eesti üksused iseseisvalt ja koondatult vähemal või suuremal määral Eesti oma ülemjuhatuse alla. Nii oli Emajõe rindel võitlevate eesti üksuste sõjaline juhtimine allutatud Lõuna-Eesti partisanisalkade üldjuhile major F. Kurg'ile, kes omakorda määras oma käskkirjaga maakondlikud ülemad. Kuid et üldine koostöö oli veel nõrk, tõusis päevakorda eesti partisanide ja Omakaitse üksuste liitmine kindlamalt organiseeritud ja paremini relvastatud malevaks ühtse juhtimise all.

J. Uluotsa üks lähemaid samme ta Tartus tegevusse astudes oli selle pakilise ülesande lahendamine, tõstes ühtlasi üles ka Eesti sõjaväe üldorganisatsiooni küsimuse. Eesti armee organiseerimine senistest partisaniüksustest ja mobilisatsiooni teel ning selle relvastamine ja varustamine oli antud olukorras mõeldav ainult kokkuleppel Saksa sõjaväejuhatusega. Sellega seoses muutus üha aktuaalsemaks ka Eesti ja Saksa vahekordade selgitamine. Teatavasti oli Eestis sajandite jooksul välja kujunenud olukord, kus eestlased tunnetasid sakslasi oma igipõliste vaenlastena. Veel II maailmasõja alguses oli eestlaste sümpaatia valdavalt lääneriikide poolel. Kuid nõukogude okupatsioon oma ränkade inimsusevastaste kuritegudega eesti rahva vastu oli viinud selleni, et sajanditepikkune vaen unustati ja sakslasi võeti Eestis vastu kui vabastajaid ning loodeti, et nad taastavad Eesti iseseisvuse. Relvastatud eesti üksusi aga taheti kasutada selleks, et koos sakslastega vabastada Eesti nõukogude okupatsioonivägedest ja võidelda siis edasi kommunistliku ohu lõplikuks hävitamiseks.

Eesti ja Saksa vahekordade selgitamise muutis aktuaalseks ka asjaolu, et järjest rohkem tekkis pingeid ja hõõrdumisi eesti tsiviilasutuste ja võitlevate üksuste ning sakslaste vahel. Rahutukstegevalt mõjusid ka kuuldused, et sakslased olevat Leedus seal moodustatud ajutise valitsuse vahistanud. Kõige selle tulemusel koostati prof. J. Uluotsa poolt kokkukutsutud grupi avaliku elu tegelaste poolt veel enne Eesti täielikku vabastamist juba 29. juulil memorandum Eesti seisundi kohta, mis otseühenduse puudumise tõttu Saksa valitsuse ja kõrgema väejuhatusega anti samal päeval edasitoimetamiseks üle Tartu välikomandandile ja mõni aeg hiljem ka Saksa 18. armee ülemale, kindralooberst Küchlerile. Memorandumis taotleti Eesti riikliku iseseisvuse taastamist ja võimu üleandmist Eesti seaduslike võimude kätte ning Eesti sõjaväe taasorganiseerimist, et koos sakslastega osaleda võitluses Nõukogude Liidu poolt veel okupeeritud Eesti maa-alade ning kümnete tuhandete Venemaale viidud eestlaste vabastamiseks.

Seega võib öelda, et Eesti seaduslike võimuorganite seisukoht eestlaste ja sakslaste sõjalise koostöö suhtes oli sel hetkel igati soosiv. See ei olnud erilisest saksasõbralikkusest vaid ajaloolisest paratamatusest tingitud otsus, mis põhines teadmisel, et teisi liitlasi Eestil antud ajalooetapil võitluses vene kommunismiga lihtsalt polnud. Natsistlik ideoloogia, Suur-Saksamaa ja Uus-Euroopa ei mänginud siin väiksematki rolli. Tähtis oli vaid Eesti iseseisvuse taastamine.

Ametlikku vastust memorandumile ei tulnud. Vastus anti suusõnaliselt ja see oli eitav – Saksamaa ei luba okupeeritud idaaladel mingit valitsuste tekkimist ega rahvuslike sõjavägede loomist. Sellest tulenevalt hakkasid sakslaste tagalavõimud relvastatud eesti üksusi laiali saatma. Oli ju Saksa valitsuse ametlik seisukoht, et okupeeritud rahvastele oma sõjaväge ei lubata ja neile ei anta ka võimalust osa võtta võitlusest Nõukogude Liidu vastu. Sel ajal olid sakslased oma võidus kindlad ning ei soovinud teiste rahvaste abi Nõukogude Liidu üle võidu saavutamiseks. "Vere au" pidi kuuluma ainult sakslastele. Okupeeritud rahvaste osaks pidi jääma ainult töötegemine. Vastavalt sellele seisukohale anti välja käskkiri Omakaitse likvideerimise kohta. Selles küsimuses ilmnes aga mõningane vastuolu saksa sõjaväe- ja tsiviilvõimude vahel. Just viimased olid ideoloogiliselt õige jäigad ja saksamaa relvade võidus surmkindlad ning neile oli Eestisse saabudes ebameeldivaks üllatuseks eesti relvastatud üksuste olemasolu.

Paraku näitas elu Saksa sõjaväe juhtkonnale õige kiiresti, et otsus oli ennatlik olnud ja juba augusti algul kutsuti Omakaitse uuesti kokku. Eesti vabatahtlike üksusi kasutati ka Põhja-Eesti ja saarte vabastamisel. Kuid siin oli sõjategevus juba rangelt Saksa ülemjuhatuse juhtida. Välja arvatud metsavendade üksused, mis tegutsesid punaväe tagalas, olid aktiivselt maa vabastamisel osalevad eesti üksused regulaarselt liidetud saksa sõjaväega. Augusti lõpul hakati aga Saksa Sõjaväe Ülemjuhatuse korraldusel formeerima eesti rahvusväeosi rindetaguseks julgestusteenistuseks. Et vältida Eesti sõjaväe taasloomist, ei tohtinud üksused siiski olla suuremad kui pataljon ja nad allutati 18. armee tagala ülemale.

Tekkinud olukord seadis Eesti seaduslikud valitsusorganid raskesse olukorda. Korraga oli tegemist kahe ohuga – bolševistliku Nõukogude Liidu ja natsionaalsotsialistliku Saksamaa territoriaalsete ambitsioonidega. Samal ajal olid ka Eesti poliitikute hulgas kahe suuna esindajad, kellede vaated mitmetes küsimustes lahknesid. Erinevus seisnes eelkõige suuremas või väiksemas orienteerituses lääneriikidele, valitsuse loomise põhimõtetes, ning selle tegevuse välismaale viimise küsimuses. Kuid mõlemal suunal tuli tahes-tahtmata arvestada asjaoluga, et ainult Saksa sõjajõud võisid eeldusi pakkuda uue nõukogude okupatsiooni ärahoidmiseks, vähemalt seni, kuni Nõukogude Liidu sõjaline jõud polnud sellise määrani murtud, et oleks võimalik olnud neile iseoma jõududega vastu astuda. Võidelda korraga mõlema – Nõukogude Liidu ja Saksamaa vastu ei olnud mõeldav. Aktiivne vastupanu Saksa

sõjaväele tähendanuks vaid kaasaaitamist punaväele ja bolševismile, keda 1940/1941. aasta kurbade kogemuste põhjal peeti Eesti suhtes vaenlaseks number 1. Samal ajal peeti võimalikuks, et Saksamaaga saab edaspidi hakkama sedamööda, kuidas Lääneriikide jõud kasvavad sedavõrd, et Saksamaa on lõppkokkuvõttes sunnitud demokraatlikele riikidele alistuma ja oma ekspansiooniplaanidest loobuma. Saksamaa lõppvõitu ei usutud.

Kõige selle tõttu peeti vajalikuks kõikide võimaluste ärakasutamist eesti sõjaliste formatsioonide loomiseks ühel või teisel viisil, et need soodsal juhul võiksid kujuneda alustoeks omariikluse taastamisel. Julgestusüksuste moodustamine kulges edukalt. Soovijaid oli palju, sest eestlastele oli selge – nõukogude ohu vastu tuleb võidelda. Kokku moodustati augustis-septembris 6 julgestusgruppi. Lisaks sellele hakati septembris moodustama ka politseipataljone. Tuleb märkida, et kõik eesti üksused, mille formeerimiseks tuli käsk moodustati lühikese ajaga. Eesti rahvas toetas kõigiti sõda punaste vastu pidades sakslasi oma sõjaliitlasteks, kuna mõlemal oli ühine vaenlane – kommunism. Eesti seaduslike riigivõimuorganite tasandil vaadeldi Saksa sõjaväes teenivaid eestlasi aga kui võitlejaid Eesti eest.

Periood 1941. aasta septembrist 1942/1943. aasta talveni

Saksa sõjaväevalitsus andis 1941. aasta detsembri algul maa halduse üle Saksa tsiviilvalitsusele. Et sakslased Eesti seaduslike valitsusorganite tunnustamisest keeldusid seisatas prof. J. Uluots olude sunnil oma avalikult nähtava tegevuse riigipeana ja Eesti põhiseaduslikud riigivõimuorganid hakkasid tegutsema põranda all, piiratud kujul ja ülesannetes, nagu see tookordsetes olustikus osutus võimalikuks. Juba septembris oli Saksa armee tagala ülem andnud tegutsemisloa Saksamaal moodustatud "Eesti Omavalitsusele" eesotsas Hjalmar Mäega.

Eesti põhiseaduslike riigiorganite tegevus kandus 1941. aasta sügisel Tallinna. Moodustus esialgne poliitiline tsentrum, nn. "kitsas kolleegium" koosseisus: peaminister J. Uluots, riigivolikogu esimees O. Pukk ja riiginõukogu abiesimees A. Mauer ning neile lisaks veel teisigi kaastöölisi. Kujunes olukord, kus kõikide poliitiliste erakondade esindajad tulid aeg-ajalt kokku põranda all olukorra kohta seisukoha võtmiseks ja otsustamiseks. Kui kokkutulekud polnud võimalikud, siis kaaluti kõiki olulisi küsimusi üksikutel kokkusaamistel erakondade esindajatega. Oluliseks lüliks sidepidamisel ja legaalseks kattevarjuks osutus bolševike tegude kohta andmete kogumiseks moodustatud Aktuaalse Ajaloo Arhiiv ja hiljem selle baasil moodustatud Aktuaalse Ajaloo Komitee, mille tegevus võimaldas korraldada ringisõite ja koosolekuid.

Eesti poliitikat tol ajastul iseloomustavad alljärgnevad põhimõttelised seisukohad: 1) tuleb teha kõik, et ära hoida uut Nõukogude Liidu okupatsiooni, 2) tuleb püsida järeljätmatult Eesti iseseisvuse faktilise taastamise ja Eesti seaduspäraste riiklike organite avalikult tegevusse astumise platvormil, 3) tuleb olla korrektseis vahekordades Saksamaaga ja mitte astuda samme, mis võiks nõrgendada Saksa sõjalist potentsiaali, kuid mitte võtta osa Saksa sõjaeesmärkide taotlemisest, välja arvatud võitlus Nõukogude Liiduga uue Nõukogude Liidu invasiooni ärahoidmiseks Eesti maa-alale, 4) hoiduda piinlikult igasugustest aktsioonidest, mis oleksid sihitud läänedemokraatiate vastu. Nende, mõnevõrra vastandlike seisukohtade selgituseks tuleb märkida, et Eesti olukord erines tol ajal vägagi oluliselt teiste, sakslaste poolt läänes okupeeritud riikide olukorrast. Puudus neil riikidel ju teine, Saksamaast tunduvalt ohtlikum vaenlane, mis Eestil oli Nõukogude Liidu näol olemas. On selge, et sellises olukorras oli nende riikide põhivaenlaseks Saksamaa, kelle vastu tuli võidelda. Eestlastele oli Saksamaa aga võitluses Nõukogude Liiduga ainsaks arvestatavaks liitlaseks. Samal ajal ei olnud eestlased sakslastele mitte ideekaaslasteks vaid ainult relvavendadeks idavõitluses. Lootsid ju eestlased, nagu eespool juba öeldud, Saksamaad oma ambitsioonidest Eesti kohta

tulevikus lääneliitlaste abiga loobuma sundida. Seetõttu ei püütudki ennast sakslastega rohkem kui ainult sõjalistes küsimustes siduda, kaugemat tulevikku arvestades peeti aga otstarbekaks häid suhteid hoida just lääneriikidega, kelle seisukohad võisid otsustavaks saada sõjajärgse maailma kujundamisel.

Siinkohal tuleb märkida, et ka põranda all olles pidasid Eesti seaduslikud valitsusorganid kogu aeg sidet Eesti esindustega välismaal. Loomulikult toimus sidepidamine salateid pidi ja selle ülesandeks oli informatsiooni saamine ning lääneriikide informeerimine Eesti olukorrast ning vastuvõetud otsustest ning nende põhjustest.

Ehkki saksa okupatsioon Eestis oli tunduvalt pehmem kui nõukogude terrorirežiim, tegid sakslased, eriti nende tagalavõimud oma ülbuse ja oskamatusega eestlastega käituda siiski suuri vigu, muutudes selle tulemusel õige peagi rahva silmis vabastajatest okupantideks. Nii on Soome marssal C. G. E. Mannerheim oma "Mälestustes" kirjutanud: "Sakslaste poliitikat Baltikumis tuli märkida kui mõistmatult lühinägelikku, kuna nad ei võimaldanud isegi autonoomiat neile kolmele balti rahvale, kes suvel 1941 olid Saksa vägesid vastu võtnud kui vabastajaid ja olid valmis osa võtma võitlusest N. Liidu vastu. Ka muus osas jättis eestlaste, lätlaste ja leedulaste kohtlemine palju soovida. Saksa poliitika Baltikumis röövis kahtlemata Saksa sõjaväelt väärtusliku toetuse …" Hitleri eestivastasest poliitikast hoolimata oli eestlaste poolehoid sõjaõnne suhtes siiski sakslaste poolel ja sooviti saksa relvade võitu idarindel. Lähtuti tuntud ütlusest, et Kuradit võib hädakorral ka Peltsebuliga välja ajada. Neist seisukohtadest lähtudes ei teinud eestlased midagi, mis oleks kahjustanud sakslaste sõjapidamist. Eesti sõdurid kes võitlesid idarindel aga pälvisid rahva üldise poolehoiu.

Konflikte sakslastega nende ülbuse tõttu ei tekkinud mitte ainult tagalas vaid ka eesti väeosades. Vastupidiselt esialgsetele lubadustele, et eesti väeosi kasutatakse ainult rinde tagala kindlustamiseks ja nõukogude partisanide vastaseks võitluseks, sundis 1941/1942. aasta talvel sakslastele raskeks muutunud sõjaline olukord juba üsna varsti eesti väeosi rakendama ka otseselt rindevõitluses. Jutud "vere aust", mis pidi kuuluma ainult sakslastele vaikisid. Lahingutes näitasid eestlased ennast igati heade sõduritena ja teenisid lahinguüksustena Saksa sõjaväe juhtkonna poolt tunnustuse. Samal ajal viis saksa võimude ülbe ja halvustav suhtumine eesti rahvasse ja eesti sõduritesse selleni, et vabatahtlike sõjaväkkeastujate vool vähenes ja ka suur osa 1941. aasta suvel-sügisel värvatud meestest tahtsid pärast lepingu lõppu oma üksustest lahkuda. Üleskutsed tulla vabatahtlikult punaste vastu võitlema Uue-Euroopa nimel või Õhtumaa kultuuri päästmiseks jätsid eestlased külmaks. Kõik see sundis sakslasi tegema eestlastele mõningaid mööndusi – mundrikuue varrukal lubati kanda rahvusvärve, idamedali asemel hakati andma raudriste jne.

Mõningase muutuse tingis olukorras Eesti Leegioni moodustamine. Paljud, eriti Venemaal võidelnud vabatahtlikud mõistsid selle all esialgu iseseisvat, hästi varustatud ja relvastatud Eesti sõjaväge. Kuid peagi, asjaga lähemalt tutvudes esialgne õhin vaibus. Relva-SS ei olnud Eestis kuigi populaarne. Lisaks sellele kardeti, ja seda õigustatult, et leegioni rakendatakse mitte Eesti piiride kaitseks, vaid mujal. Kõige selle tulemusel hakkasid sakslased 1942/1943. aasta talvest alates eestlaste sõjaväkke saamiseks rakendama sunnimeetodeid. Kui 1943. aasta kevadtalveni värvati Eestist mehi Saksa sõjaväkke siiski vabatahtlikkuse alusel, siis 1943. aasta märtsis kuulutati välja mobilisatsioon, kus kokkukutsutuile anti valida võimalus asuda teenima kas Eesti Leegioni, Wehrmachti abiteenistusse või rasketööstusse. See aga viis selleni, et osa mehi, keda ähvardas leegioniminek põgenes Soome, kus nad hakkasid teenima Soome sõjaväes[13].

[13] Paraku oli Soome minek seotud küllaltki suurte raskustega, mistõttu Soome läinud meeste üldarv oli ainult pisut üle 3000 mehe.

Periood 1943.a. kevadest aasta lõpuni

Kuigi 1943. aasta sügiseni ei võtnud sakslased Eesti konstitutsioonilise juhtkonnaga mingit ametlikku kontakti ja püüti temast kui olematust mööda vaadata, hakati 1943. aastal siiski kaudseid kontakte otsima. Eesmärgiks oli toetuse saamine sakslaste taotlustele Eesti suhtes. Olukord oli tasapisi muutunud selliseks, et sakslased pidid siiski mingil määral arvestama hakkama elanikkonna meeleoluga. Esialgu püüti üht või teist nimekat isikut saada sakslaste poolt loodud Eesti omavalitsuse koosseisu, pakuti võimalust eesti natsionaalkomitee loomiseks, mis koosneks küll eesti rahvuslikest tegelastest, kuid ei oleks võimuorgan jne. Läbirääkimistel sakslaste esindajatega osales ka peaminister J. Uluots isiklikult, kuid vastus neile otsestele või kaudsetele ettepanekutele oli eitav.

Eesti konstitutsiooniliste organite seisukohad nende Saksa valitsuse katsete kohta olid järgnevad: 1) Eesti püsib rangelt riikliku iseseisvuse taastamise pinnal ning igasugused ettepanekud, mis sisaldavad suveräänsusõiguste piiramist ei saa kõne alla tulla, 2) Eesti tahab küll koostöös Saksa riigiga pidada võitlust Nõukogude Liidu vastu, et kindlustada Eesti iseseisvust, kuid siin oleks vajalik Eesti iseseisvuse tunnustamine Saksa riigi poolt. Muud vahendid võivad olukorda ainult halvendada, 3) Saksa valitsuse korraldused sundmobilisatsiooni asjus on vastuolus rahvusvahelise õigusega, eriti kehtiva Haagi 1907. aasta konventsiooniga (1943.a. oktoobris kuulutati välja uus mobilisatsioon 1925. ja 1926. aastal sündinuile). Need seisukohad tehti saksa võimudele teatavaks kaudseid teid pidi, sest kontakte Saksa ametlike esindajatega ei olnud.

Peaminister J. Uluots ja tema kaastöölised ei pidanud võimalikuks astuda saksa võimude korraldustele otseselt vastu, arvestades, et igasugune saksa sõjajõudude tegevuse nõrgendamine aitaks kaasa sellele, et saksa okupatsioonile järgneks veelgi brutaalsem nõukogude okupatsioon. Mis puutub eesti sõduritesse, siis mobiliseerituid vaadeldi kui võitlejaid Eesti eest. Samal ajal peeti vajalikuks teha kõik mis võimalik, et mitmetel rinnetel laialipaisatud eesti üksused koondatakse Eesti pinnale.

Saksa sõjaline ebaedu ja eesti rahva hoiak sundisid Saksa võime 1943. aasta oktoobris oma senist ignoreerivat ja üleolevat poliitikat Eesti poliitilise juhtkonna suhtes mõnevõrra muutma. Saksa välisministri von Ribbentropi nimel tegi kindralkomissar Litzmann prof. Uluotsale ettepaneku, et eestlased moodustaksid komitee ja avaldaksid selle kaudu deklaratsiooni võitluse vajadusest bolševismi vastu. Ühtlasi anti mõista, et see komitee võiks omada alalist iseloomu ja avaldada oma seisukohti kõigis poliitilistes ja muudes küsimustes. J. Uluotsa poolt kokku kutsutud poliitiliste erakondade juhtivate tegelaste nõupidamisel otsustati küsimus eitavalt, sest eesti rahvas on oma bolševismivastast hoiakut küllaltki selgesti juba väljendanud. Ühtlasi avaldati nõusolekut esineda saksa välisministrile pikema seletusega Eesti juhtkonna seisukohtadest Eesti staatuse ja Eesti iseseisvuse taastamise nõude kohta. Kindralkomissar Litzmann võttis selle otsuse pahameelega vastu. Saksa sõjaväevõimude esindaja Põhjaarmee tagala ülemjuhataja kindral von Both oli siiski taktitundelisem, kui ta mõni aeg hiljem oma kõnes Omakaitse malevate ülematele tunnustas eestlaste võitlust idarindel ja puudutas ka Eesti iseseisvust, arvates siiski, et praegusel hetkel on esmatähtis bolševismi hävitamine. Seega kokkuvõttes ei pakutud eestlastele mitte midagi uut.

Seega oli olukord 1943. aasta lõpuks kujunenud selliseks, et Saksa juhtkond oli esmakordselt pärast kaks aastat kestnud okupatsiooni pidanud vajalikuks astuda otsesesse kontakti Eesti riiklike organite esindajatega, kuid jäi Eesti iseseisvuse suhtes siiski oma jäigalt eitavatele seisukohtadele.

Sellele vaatamata, et kindralkomissar ei olnud mitte mingit seletuskirja-memorandumit Eesti juhtkonna seisukohtadest nõus vastu võtma, see siiski koostati. Memorandumis käsitleti üksikasjaliselt Eesti vahekordi Nõukogude Liidu ja Saksamaaga ja märgiti muu hulgas, et

iseseisvuse tunnustamine looks poliitiliselt ja juriidiliselt vastuvaidlematud eeltingimused võitluse jätkamiseks Nõukogude Liidu vastu. Seejuures kriipsutati alla, et see võitlus saab Eesti osas aset leida niivõrd, kuivõrd see puudutab Eesti iseseisvuse kindlustamist ja vabariigi piiride kaitsmist. Seletuskiri esitati mitmesuguseid kanaleid kasutades Saksa valitsusele. Samuti leiti teid selle saatmiseks läänemaailma.

1943. aastal tehti esimesed sammud ka Eesti Vabariigi Rahvuskomitee loomisel. Oli tekkinud vajadus sellise keskuse järele, kes koordineeriks Eestis tegutsevate väiksemate põrandaaluste gruppide tegutsemist ja annaks neile juhiseid Eesti iseseisvuse taastamiseks.

1944. aasta

1944. aasta jaanuaris alanud nõukogude vägede pealetung Leningradi rindel tõi rindejoone juba veebruari alguseks Eesti piiridele. Saksa sõjavägi taganes paaniliselt. Olukord oli katastroofiline. Selles olukorras otsustas sakslaste poolt loodud Eesti Omavalitsuse juht dr. Hjalmar Mäe välja kuulutada üldmobilisatsiooni. Ka selles olukorras kartsid sakslased veel, et eestlased moodustavad oma sõjaväe ja andsid nõusoleku ainult 15 000 mehe mobiliseerimiseks. Mobilisatsioon kuulutati välja 1. veebruaril. Et mobilisatsioon õnnestuks, peeti vajalikuks juhtivate rahvuslike ringkondade toetust. Selle saamiseks pöörduti prof. Uluotsa poole, kes kutsus küsimuse läbiarutamiseks ja otsustamiseks kokku suurema koosoleku, kus osalesid kõik eesti poliitilised erakonnad. Pärast pikemat arutelu langetati üksmeelne otsus – Nõukogude Liidule tuleb osutada relvastatud vastupanu. Tehtud otsuse põhjal pöördus J. Uluots 7. veebruaril raadioesinemisega rahva poole, kus ta ütles, et meie rahval pole aegade jooksul nii rasket katsumust olnud kui praegu ja kaalul on eesti rahva saatus. Seoses sellega kutsus ta rahvast üles võitlusele meie kõige kurjema vaenlase, vene kommunismi vastu.

Mobilisatsioon õnnestus üle ootuste ja kokku tuli üle 40 000 mehe, rohkem kui neid suudeti rakendada. Poliitilises osas tuleb märkida, et seda mobilisatsiooni loeti Eesti valitsusorganite poolt Eesti mobilisatsiooniks. Mehed asusid sõjaväkke võitluseks oma maa ja rahva kaitseks. See oli võitlusse minek ühe agressori abil teise agressori vastu, kuid teist teed ei olnud. Paraku tuli seejuures alla neelata ka hulk ebakohaseid samme sakslaste poolt, kuid eesmärgiks oli koondada kogu jõud Nõukogude Liidu vastu.

Esimestest mobiliseerituist moodustati kiiresti kolm pataljoni, kes rügement “Revali” nime all kohe Narva rindele saadeti, kus pataljonid saksa üksustele allutati, hiljem aga liideti 20. Eesti relvagrenaderide diviisiga. Ühiste jõududega õnnestus venelaste rünnak peatada. Ka eesti väeüksused, kes seni olid võidelnud mitmel pool Venemaal (idapataljonid, 20. Eesti relvagrenaderide diviis, 11. Öölahingulennugrupp j.t.), nõudsid enda kodumaale saatmist, et kaitsta Eesti piire. Veebruari ja märtsi kuu jooksul saabusidki eesti väeosad tagasi Eestisse ja saadeti peaaegu kohe ka rindele. Olude sunnil olid sakslased sunnitud loobuma oma poliitilisest eesti rahva ja ta sõjaväe lahutamise printsiibist. Valdav osa Eesti järelejäänud sõjajõududest asus tegevusse oma loomulikul, ainuõigel rindel – oma maa piiridel. Raskete lahingute tulemusel peatati rinne Narva jõe joonel, põhja pool Narvat likvideeriti venelaste sillapead ja ehkki lõuna pool Narvat säilis nn. “Krivasoo kott”, suudeti aprilli lõpuks rinne Narva suunal siiski stabiliseerida. Suhteliselt vaikne periood Narva rindel kestis peaaegu juuli lõpuni.

Mobiliseerituist moodustati 6 piirikaitserügementi ning tagavararügement. Osa mehi saadeti aga teistele võitlusüksustele täienduseks. Rügemendid saadeti rindele, kuid selle asemel, et moodustada neist eestlastest koosnevad ja eestlaste poolt juhitud diviisid, nagu taotleti, allutati nad saksa üksustele. Ka varustus ja relvastus, mis sakslased rügementidele andsid oli nigel ja ei vastanud kaugeltki loodetule. Suur osa mobiliseerituist, kes saadeti tagavararügementi aga ei leidnudki õiget rakendust. Väga tõsised probleemid tekkisid

eestlastel SS-iga. Nimelt tahtis 20. relvagrenaderide diviisi ülem kõik eestlastest koosnevad väeosad, eriti aga idapataljonid, oma alluvusse saada. SS-i minek oli aga suuremale osale eestlastest vägagi vastumeelt. Kuid pärast pikemaid vastuseise lahendasid sakslased selle küsimuse n.ö. jõu positsioonilt siiski SS-i kasuks ja idapataljonid allutati 20. diviisile.

Üldmobilisatsiooni õnnestumine ja eesti sõjameeste tähelepanuväärne osa punaarmee suurpealetungi peatamisel tõstis sakslaste silmis tugevasti Eesti opositsioonijõudude autoriteeti ja veebruaris tegi kindralkomissar Litzmann J. Uluotsale ettepaneku asuda Eesti Omavalitsuse juhi kohale. Uluots esitas selle eeldusena omapoolsed konkreetsed tingimused, millede vastuvõtmine oleks praktiliselt tähendanud aga Eesti iseseisvuse taastamist ja sakslased polnud nendega nõus. Keeldumise järel tehti samasugune ettepanek riigivolikogu esimehele O. Pukkile ja prof. E. Kantile. Ka neile ettepanekuile järgnes keeldumine.

14. veebruaril (teistel andmetel 23. märtsil) toimus üldkoosolek, kus kokkuleppel J. Uluotsaga moodustati Eesti 1938. aasta põhiseaduse raames organisatsioon, kuhu kaasati kõik enne 1934. aastat tegutsenud erakonnad, välja arvatud Isamaaliit. Organisatsioon sai nimeks Eesti Vabariigi Rahvuskomitee. Sündmuse areng idarindel oli kujunenud selliseks, mis lubas oletada uute olukordade tekkimist ja seetõttu peeti vajalikuks eesti poliitiliste ringkondade koondumist ühise keskuse ümber.

Eesti Rahvuskomitee alustas kohe aktiivset tegevust. Loodi tihe kontakt teiste Balti riikide vastupanuliikumistega ja hakati põranda all taastama iseseisvusaegseid organeid ja tegema ettevalmistusi võimu ülevõtmiseks sakslastelt nende lahkumisel Eestist. Aprillis toimus Riias illegaalne kolme Balti riigi nõupidamine, kus ühtlustati taktikat ja kooskõlastati tegevust. Saksa mobilisatsiooni otsustati igal juhul toetada, sest peeti vajalikuks rahvuslike relvajõudude loomist, et nende abil sobival momendil võim enda kätte haarata. Side loodi ka välismaaga (Rootsi, Soome). Sidet Londoniga ja lääneriikide poliitiliste ringkondadega luua aga ei jõutud. Nagu tagantjärele on selgunud, oli see isegi kasulik, sest liitlased kasutasid neile osutatud usaldust kurjasti ja edastasid kogu Balti riikidest saadud informatsiooni Nõukogude Liidule, kes seda hiljem, pärast Eesti taasokupeerimist iseseisvusmeelsete isikute likvideerimiseks kasutas.

20. aprillil kutsus peaminister J. Uluots Eesti Vabariigi põhiseaduse alusel kokku valimiskogu koosoleku. Sellel koosolekul võeti vastu otsus Eesti juriidilise staatuse kohta ja volitati J. Uluotsa täitma Eesti Vabariigi presidendi ülesandeid. Sellega taastati juriidiliselt Eesti valitsus ja oodati soodsat momenti tegutsemiseks. 21. aprillil nimetas peaminister J. Uluots peaministri asetäitjaks Otto Tiefi ning järgnevatel kuudel formeeriti valdavalt Rahvuskomitee liikmetest ka valitsuse koosseis.

Paraku toimus 20. aprillil ka rohkem kui 200 Eesti Vabariigi Rahvuskomitee tegevuses osalenud isiku arreteerimine, keda süüdistati saksavaenulikkuses ja luures liitlaste kasuks. Paljudel õnnestus küll varjuda, kuid arreteerimine andis raske hoobi Eesti-Saksa koostööle. Kiiresti hakkas kasvama vastastikune umbusaldus. Kõigele vaatamata Eesti Vabariigi Rahvuskomitee tegevus jätkus. Selle etteotsa asus nüüd O. Tief. Mis puudutab koostööd sakslastega, siis sõjalist olukorda arvestades võeti vabadusse jäänud iseseisvusliikumise juhtide poolt vastu otsus, jätkata kõigele vaatamata Saksa armee toetamist ja hoiduda kõigest, mis võiks rindele kahju tuua.

Juuli lõpul algasid Narva rindel jälle rasked lahingud. Juuli esimesel poolel olid sakslased Narva alt teistel rinnetel toimuvate sündmuste tõttu pidanud terve rea väeüksusi minema viima ja otsustasid rinde lühendamiseks tagasi tõmbuda nn. Tannenbergi liinile. Enne aga, kui tagasitõmbumiskäsku täita jõuti alustasid Nõukogude väed suurrünnakut ja saksa väejuhatuse mõningate vigade tõttu sattusid taganevad väed, sealhulgas ka eesti üksused, suurtesse raskustesse ning kandsid suuri kaotusi. 24.07.- 09.08. toimusid Auvere all ja Sinimägedes

Eesti ajaloo kõige raskemad lahingud, kus Nõukogude 2. löögiarmee ja Krivasoo kotis tegutsenud 8. armee püüdsid meeleheitlikult sakslaste kaitsest läbi murda. Nõukogude armeede vastas seisid diviisid, diviiside vastas rügemendid ja pataljonid. Nõukogude diviisid jooksid verest tühjaks, kuid edu ei saavutatud. Ka kaitsjate kaotused olid suured, kuid rinne Sinimägedes jäi püsima.

Juulis loodi Stockholmis Eesti Vabariigi Rahvuskomitee välisesindus, mis seadis oma ülesandeks Eesti olukorra tutvustamise ja sideme loomise välisriikidega ning 1. augustil avaldas Eesti Vabariigi Rahvuskomitee üleskutse, milles teatati Rahvuskomitee asutamisest ja selle sihist tegutseda Eesti iseseisvuse taastamise nimel senikaua, kuni Eesti põhiseaduslikel organitel avaneb võimalus alustada tegevust. Samal päeval ilmus ka teine dokument – korraldus nr. 1 – milles teatati, et Rahvuskomitee on asunud juhtima ja korraldama Eesti rahva olemasolu-võitlust ning taotleti rahva vastupanu tugevdamist idast ähvardava ohu vastu ja kutsuti eesti sõjamehi relvaga käes võitlema Eestit okupeerida püüdva Punaarmee vastu

Juuli lõpul pöörduti ka saksa okupatsioonivõimude poolt jälle eesti poliitilise juhtkonna poole ettepanekuga kaaluda küsimust, kuidas tõhustada eesti rahva vastupanu bolševismi ohule sel sõjaliselt otsustaval ajajärgul. 2. augustil peetigi suurem koosolek, millest võtsid osa eesti avaliku elu tegelased ja omariiklusaegsed poliitiliste võimude esindajad. Sel koosolekul võeti vastu olulised seisukohad sõjapidamise tõhustamiseks, milles mainitakse, et Eesti sõjaväe rakendamisel on aset leidnud häired, mis ei saa jätta mõju avaldamata eesti sõjameeste löögivõimele, samuti on häireid esinenud ka tsiviilvalitsemise alal. Ühtlasi toonitati, et eesti rahvas jääb kindlalt oma seisukohtade juurde, mis avaldati oktoobris kindralkomissar Litzmannile ning esitada rida nõudmisi, mida tuleks koheselt täita. Sõjaväe osas nõuti kõikide eesti sõjaväeüksuste koondamist terviklikuks Eesti sõjaväeks ja selle allutamist Eesti sõjavägede juhatajale ning Eesti sõjaväe varustamist sakslaste poolt ühistel alustel Saksa sõjaväega. Kahjuks ei olnud Saksa juhtkonnal ka nüüd taipu, et otsida teid sõjapidamise tõhustamiseks. Saksa tsiviilvõimud ei pidanud tõstatatud küsimuste arutamist vajalikuks, sõjaväevõimude juures leidis eestlaste ettepanek küll mõistmist, aga selle rakendamiseks puudus neil otsustav võim.

10. augustil pidas J. Uluots Tartus suuremal koosolekul kõne Eesti sõjaeesmärkidest ja sõjalisest olukorrast. 19. augustil anti see kõne edasi ka raadio teel. Kõne oli mõeldud peamiselt väljaspoole arvestades, et sõja ajal kõiki raadiokõnesid hoolega kuulatakse. Aga ta oli mõeldud ka sakslastele. Selles kõnes kinnitas J. Uluots, et eestlased on valmis oma vabaduse kaitseks tooma ohvreid, aga samuti Eesti kustumatut õigust võitluseks oma maa ja vabaduse eest.

Augusti alguses alustasid venelased rünnakut lõunasuunast millega Lõuna-Eesti muutus juba üsna varsti võitlustandriks. Paraku seisis Lõuna-Eesti ründava vastase ees aga peaaegu kaitseta. Siin paiknes küll 207. julgestusdiviis, kuid sellel oli ainult üks rügement. Diviisile allusid ka Eesti Omakaitse lahinguüksused ja 5. piirikaitserügement, kuid need üksused olid halvasti varustatud: Juba 13. augusti vallutas Punaarmee Võru ja liikus edasi põhja poole. Ägedates lahingutes Väädsa-Sangaste piirkonnas pandi punaarmee liikumine Valga suunas praktiliselt seisma ja rinne stabiliseerus Väike-Emajõe joonel, kuid seda edukamalt tegutses Punaarmee Tartu suunal, kus lisaks maad mööda edasiliikuvatele jõududele paisati üle Lämmijärve Mehikoorma juurde ka dessant ja venelased jõudsid peagi Tartu lähistele.

Olukorra kergendamiseks saadeti Narva alt Tartu rindele kolm võitlusgruppi, kuid juba 24. augustil möödusid Punaarmee osad Tartust. Tartu olukorra kergendamiseks paisati Riia lähistelt Elva alla krahv Strachwitzi tankigrupp, kuid selle rünnak vaatamata esialgsele edule takerdus venelaste suurte abijõudude kohalesaabumisel ja suuri kaotusi kandnud tankigrupp paisati tagasi. 25. augustil tungisid venelased Tartusse.

19. augustil olid Eestisse tagasi saabunud Soomes Jalaväerügement 200 koosseisus võidelnud eestlased, ligi 1800 meest. Tagasi saabuti ilma relvadeta. Sellele vaatamata tõstis soomepoiste saabumine tunduvalt elanikkonna meeleolu. Et sakslastele oli aga rahvuslikult meelestatud väeosa eksisteerimine vastumeelt, siis üksus hajutati. Esimene pataljon saadeti 26. augustil Tartu alla rindele, kus nad pidid võitlema 20. Relvagrenaderide diviisi 46. rügemendi koosseisus, selle kolmanda pataljonina, teine pataljon suunati aga Kehrasse, 20. diviisi õppelaagrisse. Soomepoiste tegevus nn. Voldi kiilu likvideerimisel Pupastvere lahingus oli igati edukas, ehkki kanti ka raskeid kaotusi. Emajõe põhjakallas lääne pool Tartut puhastati vaenlastest, kuid olukord rindel oli sellele vaatamata ülimalt hädaohtlik, sest Saksa sõjajõud ei olnud enam suutelised vastu panema ja 16 septembril andis Hitler loa Eesti maha jätta. Plaan nägi ette Eesti järkjärgulise mahajätmise, kusjuures eesti väeosad pidi taandumist katma. Raskerelvade, laskemoonavarude ja parema relvastuse andmine eestlastele oli ka nüüd veel kategooriliselt keelatud.

17. septembril algas Tartu rindel venelaste suurrünnak, mis viis kogu rinde kiirele kokkuvarisemisele. Enamik saksa üksusi oli selleks ajaks Eestist juba välja tõmmatud. Siin ja seal puhkesid veel ägedad lahingud, mitmes kohas ka Narva alt taanduvate Saksa sõjaväkke kuuluvate eesti üksuste ja Punaarmeesse kuuluva Eesti Korpuse üksuste vahel, kuid põhimõtteliselt oli Eesti saatus otsustatud. Suur osa saksa poolsest rindest oli muutunud väikesteks gruppideks, kes püüdsid taanduda kas üle Läti piiri või jõuda läänerannikule, et leida võimalusi meritsi Eestist põgeneda. 22. septembril vallutas Punaarmee Eesti Korpuse eelsalk oma teekonnal ainult mõnes kohas väikest vastupanu kohates Tallinna.

Juba 24. augustil oli ilmunud Eesti Vabariigi Rahvuskomitee korraldus nr. 2, milles anti rahvale juhiseid juhuks kui Nõukogude Armee peaks Eesti taasokupeerima.

Sakslaste lahkumisest Eestist sai iseseisvusliikumine teada alles 18. septembril. Pärast ametlikku teadaannet Eesti mahajätmise kohta tegi peaminister veel kord katset, et saksa võimud veel viimasel minutil tuleksid vastu eesti rahva üksmeelsele nõudele ja maalt lahkumisel annaksid võimu üle Eesti seaduslikele võimuorganitele. Vastseks oli nagu ikka – ei. Siis kohtus raskesti haige J. Uluots O. Tiefiga ja teatas, et sakslased taganevad Eestist ning aeg tegutsemiseks on käes. Edasi nimetas J. Uluots eriõiguse alusel oma käskkirjaga 18. septembril ametisse Vabariigi valitsuse eesotsas peaministri asetäitja Otto Tiefiga. Valitsuse koosseis avaldati ka Riigi Teatajas ning sellest informeeriti ka Eesti saadikuid välismaal.

19. septembril toimunud valitsuse koosolekul andsid uue valitsuse liikmed 1938. aasta põhiseaduse kohaselt ametivande. Ühtlasi teatati uue valitsuse tegevusseastumisest ja sellega seoses Rahvuskomitee likvideerimisest. Ametisse nimetati ka sõjavägede ülemjuhataja kolonel J. Maide. Valitsuse esimeseks sammuks oli iseseisvuse taastamise deklaratsiooni avaldamine, milles nõuti kõikide võõrvägede Eestist lahkumist ja avaldati protesti Nõukogude Venemaa poolt teostatava vägivaldse okupatsiooni vastu. See tekst paljundati ja avaldati Riigi Teatajas. Valitsuse deklaratsiooni tekst anti raadio teel edasi ka Rootsi, kus see ette loeti ühes Stockholmi lähedal asunud kirikus. 20. septembril heisati Pitka meeste poolt pärast kokkupõrget sakslastega Pika Hermanni torni sini-must-valge lipp.

Otto Tiefi valitsus sattus kohe väga raskesse situatsiooni, millest väljapääsemiseks puudusid nii sõjalised kui ka majanduslikud ressursid. Sõjavägede ülemjuhatajal ei olnud mingeid tõsiselt arvestatavaid sõjalisi jõude, sest rindel viibivate eesti üksustega puudusid igasugused kontaktid. Seega oli valitsuse väljakuulutamine tehtud Eesti kaugemat tulevikku silmas pidades. Kellegi ei olnud illusioone, et see valitsus saaks kätte ka tegeliku võimu. Tuginedes realiteetidele peeti valitsuse moodustamisel silmas, et tema liikmed ja teised juhtivad isikud püüaksid põgeneda välismaale, et seal tegutseda Eesti kasuks. Valitsuse soovitusel sõitsid prof. J. Uluots ja E. Kant ning veel mõned isikud 20. septembril Rootsi. Suuremal osal

valitsuse liikmetest aga põgenemine ei õnnestunud ja enamik neist langes venelaste kätte vangi. Nad arreteeriti ja saadeti Siberisse, kus mitmed neist vangistuses surid. Sõjavägede ülemjuhataja kolonel J. Maide ja sisekaitse ülem J. Reigo mõisteti aga surma ja lasti maha. Otto Tief elas vangilaagri küll üle, aga Eestisse elama teda ei lubatud ja ta suri pärast karistusaja kandmist Lätis.

Relvastatud vastupanu püüdis organiseerida veel Vabadussõja aegne kangelane, admiral J. Pitka, kes Eestisse oli saabunud juba 1944.a. suvel ja püüdis nüüd luua oma löögiüksust. 21. septembril avaldati üleskutse, kus kutsuti kõiki eesti väeosi löögiüksusega ühinema. Paraku oli juba hilja. Suhteliselt nõrgad ja koordineerimatult tegutsevad üksused avaldasid edasitungivale Punaväele küll mitmel pool vastupanu, kuid oluliselt need lahingud Punaarmee edasiliikumist pidurdada ei suutnud. Toimus ka relvastatud kokkupõrkeid sakslastega, kes püüdsid taandumisel mitmeid objekte õhkida. 24. septembril vallutasid bolševikud Haapsalu ja Pärnu ning 26. septembriks oli kogu mandri Eesti langenud Punaarmee kätte. J. Pitka saatus ei ole tänini päris selge. Kindel on vaid see, et elusalt ta ennast nõukogude võimu kätte ei andnud.

Kokkuvõte

Nagu ülalesitatust selgub, alustasid Eesti õigusjärgsed riigivõimuorganid oma tegevust kohe, kui suurem osa Eestist oli alles vabastamata ja lahingud käisid Tartu pärast. Algusest peale peeti kindlat poliitilist joont, mille eesmärgiks oli saavutada Eesti taasiseseisvumine. Esialgu loodeti naiivselt, et sakslased aitavad sellele kaasa, kuid juba üsna varsti selgus, et sakslased ei ole Eestis mitte vabastajad vaid ainult okupandid, kes järgivad vaid Suur-Saksamaa huvisid. See sundis Eesti riigiorganeid juba 1941. aasta sügisel oma avaliku tegevuse lõpetama ja siirduma põranda alla, kuid kogu valitsuse tegevus oli ka nüüd suunatud Eesti iseseisvuse taastamisele. Sellest ei loobutud kogu sõja kestel, ka siis kui sakslased sõja lõpupoole olid sunnitud Eesti põhiseaduslike riigivõimuorganitega kontakteeruma ja pakkusid seaduslikule presidendi kohusetäitjale isegi juhtivat kohta sakslaste poolt loodud Eesti Omavalitsuses. Et tingimused mida pakuti ei vastanud iseseisva Eesti huvidele, siis loobuti.

Oma tegevuses oldi üsnagi omapärases seisus. Kui sakslaste poolt okupeeritud lääneriikides oli asi üheselt selge – vaenlane, kelle vastu tuli võidelda oli nii rahva kui ka eksiilvalitsuse arvates Saksamaa, siis Eesti olukord oli tunduvalt keerukam ja seda ei suudeta lääneriikides tihti mõista. Tuli tal korraga ju tegutseda kahe okupandi vastu. Et hädaohtlikumaks Eesti riigile ja rahvale peeti neist Nõukogude Liitu, siis oli ainuvõimalikuks lahenduseks võidelda koos sakslastega Nõukogude Liidu vastu, kuid mitte toetada sakslaste poliitilisi eesmärke, vaid teha koostööd ainult nii palju, kui see oli vajalik Venemaa purustamiseks. Sakslaste lõppvõitu ei usutud ja loodeti, et lääneriigid varem või hiljem Saksamaa alistavad. Seetõttu püüti igati hoiduda ka lääneriikide huvide kahjustamisest. Ehkki eesti poliitilised jõud olid kahestunud ja Eesti iseseisvuse taastamisteede kohta eriarvamusel, oldi sõjalises küsimuses ühisel arvamusel – sakslaste sõjategevust ei tohi kahjustada. 1944. aastal toimuski Eesti valitsuse taasloomine mõlema poliitilise suuna koostöös.

Üsna selge oli algusest peale ka Eesti põhiseaduslike riigiorganite seisukoht eesti sõdurite võitlemise osas saksa sõjaväes loodud eesti üksustes. Eesti sõjaväe loomist peeti hädavajalikuks ja kui sakslased seda ei võimaldanud, vaid moodustasid eestlastest ainult väiksemaid üksusi, mis olid allutatud sakslaste juhtimisele, siis leiti, et võitluse üldisest eesmärgist lähtudes – purustada kommunistlik Venemaa - tuleb neid sõdureid, ükskõik millistes üksustes nad ka ei teeninud ja kuidas nad sõjaväkke ei sattunud, kas vabatahtlikult või mobiliseerituina, pidada põhimõtteliselt Eesti sõduriteks. Ja Saksa sõjaväes teenivatel eestlastel oli suur poolehoid ka eesti elanikkonna hulgas. 1944. aasta veebruaris toimunud mobilisatsiooni peeti aga eesti mobilisatsiooniks. Saksa sõjaväge kasutati lihtsalt relvade ja

varustuse saamiseks ja liitlasena võitluses Venemaa vastu. Teisi liitlasi antud ajalooetapil polnud lihtsalt kusagilt võtta.

Siit tuleneb üks väga tähtis järeldus. Kui okupeeritud lääneriikides vabatahtlikult Saksa sõjaväkke astunud mehed olid kas omaks võtnud sakslaste ideoloogia ja võitlesid Uue-Euroopa loomise nimel või tahtsid lihtsalt võidelda kommunismi vastu, siis igal juhul tegutsesid nad vastupidi oma rahva ja valitsuse tahtele. Eesti sõdurit aga kutsusid võitlema Eesti põhiseaduslike valitsusorganite üleskutsed ja see võitlus toimus eesti rahva heakskiidul, ainsa eesmärgiga, kaitsta Eestit nõukogude terrorirežiimi taastulemise eest ja varem või hiljem taastada Eesti iseseisvus. Suur-Saksamaa ja Uus-Euroopa jätsid eesti sõduri külmaks. Et see võitlus toimus vahepeal ka väljaspool Eesti piire, ei olenenud mitte eesti sõduri tahtest, vaid selles olid süüdi sakslased, kes ei soovinud kuni lõpuni, et Eesti saaks koondada oma üksused ühte kokku ja formeerida nende baasil Eesti oma sõjaväe. Ja see, et eesti sõdur võitles oma valitsuse ja rahva tahtel on oluline vahe, mis ei võimalda eestlasi, ka 20. Relvagrenaderide diviisi võitlejaid, teiste rahvuste SS-vabatahtlikega (välja arvatud lätlased) ühele pulgale seada. Nendega oldi küll relvavennad ja lahingukaaslased idavõitluses, kuid see võitlus toimus täiesti erinevatel lõppeesmärkidel. (Konkreetsetes lahingusituatsioonides võitlejad ise seda vahet loomulikult ei tunnetanud, sest seal oli eesmärk üks – vaenlane hävitada).

Seda erinevust, et eestlaste võitlus koos sakslastega oli sanktsioneeritud Eesti seaduslike riigiorganite poolt ja seega seaduslik ei ole tänapäeva Eesti riigivõimud endale selgeks suutnud või tahtnud teha, rääkimata selle selgitamisest välisriikides. Ikka ja jälle püütakse sõjaaegsetest eesti sõduritest distantseeruda, et jumala pärast mitte keegi mitte kusagil midagi ütelda ei saaks, endale aru andmata, et need mehed, võideldes koos sakslastega, täitsid ju ainult tolleaegsete Eesti seaduslike riigivõimuorganite tahtmist ja nende võitluse lõppeesmärgiks oli Eesti iseseisvuse taastamine, mitte aga natsistliku Uue-Euroopa või Suur-Saksamaa loomine. Seega mitte midagi kuritegelikku, Eesti seadusliku valitsuse ja rahva tahte vastast nende tegevuses ei olnud[14]. Et nad oma eesmärki ei suutnud saavutada ei olenenud neist, vaid üldisest suurriikidevahelise sõja käigust.

Distantseerudes eesti sõdurist distantseerutakse ka tolleaegsest Eesti seaduslikust valitsusest ja rahvast, seda mõistmata, et sellega annab tänane Eesti valitsus oma rahvale signaali - Eesti valitsuse üleskutseid, käske ja korraldusi, mis puudutavad Eesti kaitsmist, ei tarvitse tõsiselt võtta, sest tulevikus, kui olud mingitel põhjustel peaksid muutuma, võivad need üleskutsed lihtsalt seebimullideks osutuda, millega mitte keegi, isegi Eesti järgnevad valitsused ei tarvitse arvestada. Süüdlasteks jäävad aga need, kes heauskselt Eesti valitsuse üleskutsele järgnesid. Kurb eeskuju on ju olemas.

[14] Et Balti Relva-SS üksusi, kaasa arvatud Eesti Leegion, tuleb oma eesmärgilt ja ideoloogialt kvalifitseerida teisiti kui Saksa SS-üksusi märgib oma 13. septembril 1950.a. Eesti Asepeakonsulile New-Yorgis saadetud kirjas ka USA Ümberasustatud Isikute Komisjon, kes sellega seoses teatab, et peab Eesti Leegioni USA valitsusele mittevaenulikuks liikumiseks ja selle liikmete taotluse korral USA-sse sissepääsemiseks tuleb neid käsitleda vastavalt nende isiklikele teenetele. Seda seisukohta ei ole eesti sõdurite süüdistajad kas tahtlikult või teadmatusest aga arvesse võtnud, lähtudes eestlaste puhul samadest kriteeriumitest kui Saksa SS-i puhul.

EESTI SÕDUR II MAAILMASÕJAS
ehk kes siis kelle või mille eest sõdis

Aeg-ajalt on ajakirjanduses erinevate autorite poolt ikka ja jälle tõstatatud küsimus: kelle eest või mille nimel Eesti sõdurid II maailmasõjas võitlesid ja keda, kas sakslaste või Nõukogude Liidu poolel võidelnuid saab lugeda Eesti vabastajateks. Üsnagi sageli on olnud ka selliseid arvamusi, mille kohaselt tuleb kõik sõdinud eestlased, ilma vahet tegemata, lihtsalt lugeda suurriikide ohvriteks, keda sunniti sõdima eestlastele võõraste ideede eest. Eriti teravalt on need probleemid esile kerkinud viimase ajal, seoses Lihula mälestussamba ja Tõnismäe Pronkssõduriga juures toimunud sündmustega ning seaduseelnõu "Eesti kodanike relvavõitlusest NSV Liidu sõjalise okupatsiooni vastu" menetlusest väljahääletamisega Riigikogus.

Nii näiteks soovitavad mitmed tuntud Eesti ajaloolased ja ühiskonnategelased oma artiklites ja esinemistes eestlaste võitlusest oma riigi iseseisvuse eest mitte rääkida ning panna kõik sõjast osa võtnud mehed, ükskõik kummal poolel nad võitlesid, ühte patta ning vaadelda neid kui vaeseid suurriikide ohvreid.

Sellise ühte patta panekuga on kahtlemata mugav meie lähiajalugu käsitleda, mida peaaegu kõik meie taasiseseisvumise järgsed valitsused on seni ka teinud. Ilmselt ei ole juletud eestlaste osaluse suhtes II maailmasõjas riiklikult mingit kindlat seisukohta võtta. Tundub, et põhjuseks on siin olnud kartus - aga mis siis välismaalased meist arvavad. Ja nii ongi meie valitsejate arvates kõige ohutum olnud väita, et eesti mehed olid möödunud okupatsioonide ajal lihtsalt vaesed kannatajad, "äpud" kellega suurriigid võisid teha mida tahes. Mitte mingit eestlaste vabadusvõitlust ei toimunud, sest eestlased, kellel sel ajavahemikul oma riiki ei olnud, ei saanud ju ametlikult, rahvusvaheliste reeglite järgi sõjas osaleda.

Paraku on ajaloo käsitlemisel vaid kitsalt juriidilistest aspektidest lähtudes üks puudus: see ei arvesta seda, kuidas eesti rahvas vaadeldava ajalooperioodil tegelikult olukorda suhtus. Seda, mida need mehed, kes tegelikult sõdisid, tol ajal asjast arvasid ja milline oli nende motivatsioon ei tule vähemalt osa juristide ja ajaloolaste arvates, kes tänapäeval kabinetivaikuses asju tagant järele paika panna püüavad, üleüldse arvestada. Aluseks tuleb võtta rahvusvahelised seadused ja reeglid ning seda, mis tegelikult toimus, vaadelda vastavuses nende reeglitega. Asjaolu, et sõjaolukorras ei käitunud ega mõtelnud eesti rahvas tihti hoopiski mitte nii, nagu see nüüd eestlaste vabadusvõitlust eitavate juristide ja ajaloolaste arvates õige oleks olnud, ei ole oluline. Ei saa ju rahva arvamust ilma pikemata, kui see kehtestatud rahvusvaheliste reeglitega kokku ei lange, ajaloo koostamisel aluseks võtta ja seega siis, lähtudes puht formaaljuriidilisest aspektidest - eestlaste vabadusvõitlust II maailmasõja ajal ei toimunud.

Paraku ei ole paljud vanemad inimesed, kes sündmustest nii või teisiti ise osa võtsid vabadusvõitlust eitavate juristide ja ajaloolaste arvamusega nõus. Väga paljude tolleaegsete inimeste arvates võitlesid eesti mehed just Eesti iseseisvuse eest. Mis siis tegelikult ikka toimus? Kellel on õigus? Selle küsimuse väljaselgitamiseks on allpool vaadeldud nii Saksa, Soome kui ka Nõukogude Armees võidelnud meeste tegevust ja nende tegutsemise motiive.

Alustaksime nendest, kes võitlesid sakslaste poolel.

1941. aasta suvel algas Eestis, sel ajal veel Nõukogude vägede tagalas, intensiivne eestlaste partisanivõitlus. Seda ei saa vaadelda kui üksikute, või juhuslike gruppide tegutsemist, kuna sellest võtsid osa tuhanded metsavendadena tegutsenud mehed, kellel oli suur elanikkonna toetus. Samal ajal - see ei olnud mitte Eesti riigi (*de fakto* Eesti riiki ja valitsust ju enam polnud) vaid eesti rahva poolt peetud sõda. Suur osa Lõuna-Eestist vabastati metsavendade

poolt juba enne sakslaste saabumist. 1941. aasta rahvaülestõusus (mida on nimetatud ka Suvesõjaks) tegutses isegi üsna mitu eestlastest koosnevat pataljoni (kapten Talpaku, major Hirvelaane jt.), kes hiljem, pärast sakslaste saabumist osalesid koos sakslastega Eesti vabastamislahingutes nõukogude vägedest. Kui lähtuda seisukohast, et tolleaegsed metsavennad Eesti eest ei võidelnud, siis tahaks eestlaste vabadusvõitlusse eitavalt suhtuvatelt ajaloolastelt küll põhjendust, mis siis innustas eestlasi veel enne sakslaste Eestisse jõudmist ja hiljem juba koos oma ajalooliste vaenlaste sakslastega Suur-Saksamaa ja selle Uue-Euroopa eest võitlust alustama?

Aga hüva – oletame et need „lollid metsavennad" tõepoolest ehk arvasid, et sõdivad Eesti eest. Loodeti ju algul, et sakslased taastavad Eesti iseseisvuse ja seega oli nende abistamine võitluses Nõukogude Liidu vastu igati sihipärane. Püüdsid ju ka säilinud Eesti riigitegelased eesotsas peaministri J. Uluotsaga sakslastega kohe nende jõudmisel Eestisse alustada läbirääkimisi Eesti iseseisvuse taastamise küsimuses ja ka hiljem, kui selgus, et sakslased Eesti iseseisvusest midagi teada ei taha, püsis nüüd juba põrandaalune Eesti valitsus ikka seisukohal, et Eesti iseseisvus tuleb taastada.

Kuid edasi. Ehkki sakslased algul suhtusid eesti üksustesse tõrjuvalt, tegi sõjaline vajadus asjad kähku klaariks ja juba 1941.a. suvel-sügisel alustati nn. julgestus- politsei- ja teiste pataljonide formeerimist. Nendesse üksustesse astus vabatahtlikult tuhandeid eestlasi, valdavas enamuses need, kes olid juba metsavendadena punarežiimi vastu võitlust alustanud. Tänapäeval väidetakse mõningate juristide ja ajaloolaste poolt sageli, et hüva – kui rääkidagi Eesti kaitsmisest, siis saab seda ikkagi teha ainult sel määral, kuivõrd võitlus toimus Eesti pinnal. Eesti sõjast osalemisest ei saa aga rääkida, sest iseseisev riik ju puudus. Et Eesti eest formaaljuriidiliselt ei võideldud, siis alustasid formeeritud pataljonide võitlejad järelikult nüüd tegutsemist Saksamaa sõjasulastena. Kas see ikka oli nii ja mis need mehed ise asjast arvasid?

Vaatleksime kõige pealt kahte väidet, mis välistaksid nagu vabadusvõitluse. Esimene neist puudutab võitlust Eesti piirides Kui piirduda seisukohaga, et Eestit kaitstakse ainult siis, kui lahingutegevus toimub Eesti pinnal, siis tuleks meenutada, et ka Vabadussõja ajal kaitsti Eestit nii Venemaa kui Läti pinnal ja seega siis tuleks ka suur osa Vabadussõjast "kehtetuks" tunnistada. Tungisid ju Eesti väed tol ajal koos kindral Judenitši vägedega (kes, muide, tsaaririigi kindralina Eesti iseseisvusest midagi teada ei tahtnud) ligi Petrogradini välja ning vallutasid ka Pihkva. Sõjas Landeswehriga tungisid eesti üksused aga kuni Riiani. Seega toimus suur osa vabadussõja lahingutest väljaspool Eesti piire. kuid mitte kunagi ei ole tõstatatud küsimust, kas väljaspool Eesti piire peetud võitluse aeg tuleks sõdurite "vabadussõja staažist" maha arvata. Võitluse eesmärk oli see, mis pani asjad paika.

Ja tänapäeval – kui lähtuda kontseptsioonist, et Eesti vabadust kaitstakse ainult siis, kui võitlus toimub Eesti piirides, siis ei ole tänapäeval mitmesugustel missioonidel viibivatel Eesti sõduritel Eesti vabaduse kaitsmisega, nagu meie poliitikud väidavad, aga üleüldse mingit pistmist.

Teiseks vabadusvõitlust välistavaks väiteks on oma rahvusvaheliselt tunnustatud riigi puudumine. Mis puutub Eesti riigi olemasolusse, siis ei olnud ju ka Eesti riik veel Vabadussõja ajal riigina rahvusvaheliselt tunnustatud. Meenutagem, et peale Eesti Vabariigi väljakuulutamist kestis see vaid ühe päeva ja juba järgmisel päeval algas Saksa okupatsioon. Eesti riigi püsima jäämine oli siis üsnagi küsitav. Eesti riiki kui sellist tunnustati alles peale Vabadussõda.

Teise maailmasõja ajal oli Eestis endiste poliitikute näol olemas ikkagi illegaalne valitsus ja esindused saadikute näol välismaal, kes kandsid tegelikult meie riigi juriidilist järjepidevust ja

kelle arvamusega eestlased ka arvestasid. Muide - Otto Tiefi valitsus 1944. aasta septembris kestis viis päeva.

Vabatahtlikult formeeritavatesse pataljonidesse astunud Eesti meeste seisukohalt oli asi selge. Eestit ei kaitsta nii, et iga mees istub oma põllupeenral ja paugutab püssi ainult siis, kui keegi teda seal ründab. Vaenlane, kes Eestit ähvardas hävitada oli olemas ja see tuli ükskõik kus purustada, vajaduse korral talle tema maale järgi minnes. Et "Kuradi väljaajamiseks tuli kasutada Peltsebuli, s.t. sakslaste abi", oli ajalooline paratamatus, sest teist võimalust Nõukogude Liidu vastu võitlemiseks ei pakkunud eestlastele mitte keegi. Ja nii saigi Eesti ajalooliselt tuntud vaenlasest saatuse iroonia tõttu II maailmasõja ajal võitluses Nõukogude Liidu vastu Eesti liitlane. Eesti tolleaegsed põrandaalused valitsusorganid aga tunnustasid saksa sõjaväes võitlevaid eestlasi lugedes, et need mehed on Eesti sõdurid, kes teevad seda oma kodumaa kaitsmiseks. Oleks vist palju nõuda, et need sõdurid oleksid pidanud juba tol ajal ette nägema, mida meie tänapäevane kartlik, enamasti tolleaegseid olusid mitte tundvate välismaalaste ees lömitav Riigikogu ja Valitsus tagant järele asjast arvavad.

Omaette käsitlemist vajavad loomulikult Soomepoisid. Need olid mehed, kes sakslastega koos sõdida ei tahtnud. Tõsi, neid oli suhteliselt vähe – ainult umbes 3500 meest, sest Soome minek oli tol ajal ikkagi vaid vähestel võimalik. Soome minek algas laialdasemalt alles siis, kui selgus et ehkki sakslased Eestile iseseisvust ei anna, alustasid nad mobilisatsioone eestlaste võtmiseks Saksa sõjaväkke. Kuid ka Soomepoiste siht oli selge – võitlus vaba Eesti eest. Lootsid nad ju, et nende baasil moodustub kunagi edaspidi loodav vaba Eesti armee. Nii et ajalugu õiglaselt käsitledes ei saa neid mitte mingil juhul vabadusvõitlejate hulgast välja jätta. Said ju ka Esimese maailmasõja ajal soomlaste üksused, kui Soomet iseseisva riigina veel ei eksisteerinud, Saksamaal väljaõppe.

Nii siis võideldi lootuses, et mõlemad totalitaarsed suurriigid – Nõukogude Liit ja Saksamaa üksteist vastastikku purustavad ja lõppkokkuvõttes kordub 1918. aasta ning Eesti iseseisvus õnnestub siiski taastada.

Järgmine sündmus, mis räägib tolleaegsete eestlaste meelsusest toimus 1944. aasta veebruari algul, kui Punaarmee jõudis taas Eesti piiridele ja kuulutati välja üldmobilisatsioon. Nagu teada, andsid sakslased esialgu nõusoleku 15 000 mehe mobiliseerimiseks, kuid kokku tuli umbes 40 000 meest. Need mehed ei olnud vabatahtlikud, kuid nad ei hoidnud ka Eestit ähvardava nõukogude okupatsiooniohu tõttu mobilisatsiooni eest kõrvale, ehkki see kuigivõrd võimalik oli. Kas kõik need mehed tulid, nagu suur osa meie poliitikutest nähtavasti arvab, tõepoolest kokku selleks, et Suur-Saksamaa ja Uue-Euroopa eest võidelda või oli siin siiski küsimus Eesti taasokupeerimise ärahoidmises?

Et eestlased võitlesid oma kodumaa eest näitab seegi, et kui sakslased Eestist lahkusid, otsustasid tuhanded mehed, et nad Saksamaale ei lähe ja paljud alustasid rasket ja ohtlikku metsavenna elu. Kas selleks, et jätkata võitlust Suur-Saksamaa eest? Seda oleks ju Saksamaal mõttekam teha olnud.

Ja eesti lendurid, kes Eesti mahajätmisel 6 lennukiga Rootsi põgenesid. See ei olnud paaniline põgenemine, sest otsest ohtu, mis oleks mehi viivitamatult tegutsema sundinud, ei olnud. Miks otsustasid seni "truult Saksamaad teeninud" lendurid nüüd, kui Eesti maha jäeti, järsku edasisest Saksamaa teenimisest loobuda?

Kõige drastilisem on lugu aga Soomepoistega, kes 1944.a. augustis Eestisse tagasi tulid. Kas selle põhjuseks oli siis nende meeste kollektiivne arukaotus? Kas need mehed, kes selleks, et mitte sakslastega koos võidelda, põgenesid Soome, otsustasid nüüd tagasi pöörduda, et asuda nüüd, kui Eesti oli üsnagi lootusetus olukorras siin Suur-Saksamaa eest võitlema? Samal ajal oli neil näiteks võimalus kasvõi Rootsi minna.

Kokkuvõtet tehes tahaks öelda, et selleks, et aru saada, mis tegelikult ikka toimus, tuleks sügavalt järele mõelda ja alles seejärel otsustada, mis ikka oli tolleaegsete eestlaste tegevuse motiiviks, millele loodeti ja mille nimel tegutseti. Arvata, et Saksa sõjaväes teeninud eestlased sattusid sinna ainult sunniviisil või lootuses Venemaal võideldes rikkaks saada, oleks ilmselt väga suur lihtsustamine. Valdava osa eestlaste motiiviks, mis viis nad relva haaramisele, oli kõike eeltoodut arvestades nähtavasti siiski unistus vabast, ilma venelaste ja sakslasteta Eestist. Selle nimel tasus võidelda. Et võitlus käib Eesti eest, sellest rääkisid ka prof. J. Uluotsa ja Eesti Vabariigi Rahvuskomitee üleskutsed. See oli eesti rahva sõda, mida peeti Eesti iseseisvuse taastamise eest, ehkki võõras mundris, sest iseseisva riigi ja armee loomiseks sakslased eestlastele võimalust ei andnud.

Paraku unistus iseseisvast Eestist ei täitunud. Kuid see ei olnud rindel võidelnud meeste süü. Nad tegid kõik, mis oli nende võimuses. Seetõttu solvab meie, suurriikide ees lömitavate poliitikute käitumine – teha eestlastest arad ja vaesed kannatavad “äpud” - sügavalt tuhandeid endisi sõjamehi, kes tol ajal relva võtsid, et võidelda Eesti iseseisvuse eest. Siis mindi, sest seda nõudis eestiaegne kasvatus, mille järele kodumaa kaitsmine oli iga mehe kohus. Kuid paraku tänapäeval seda nähtavasti paljud ei tea ega tunneta. On tõesti kurb, et nõukogude aastad on eestlaste hulka nii palju moraalseid argpükse sigitanud, kes tõde ei julge tunnistada.

Nii palju siis sakslaste poolel võidelnud meestest ja nende tegevuse motiividest. Suur-Saksamaa või Uue-Euroopa eest võitlemisega oli siin küll vähe ühist, ehkki puhtformaalselt sõditi Saksamaa eest. Oma hinges pidasid eestlased aga omaenese sõda Nõukogude Liidu vastu, et ära hoida Eesti taasokupeerimist ja stalinliku režiimi taaskehtestamist Eestimaal lootuses, et lõppkokkuvõttes varisevad mõlemad suurriigid kokku ja selle tulemusel õnnestub Eesti iseseisvus siiski taastada.

Nüüd siis Nõukogude Liidu poolel võidelnud eestlastest

Objektiivsuse mõttes vaadelgem siinkohal seda, kuivõrd teisel poolel võidelnud eestlased tegid seda vabatahtlikult ja milline oli nende kui Eesti vabastajate roll.

Alustaksime suvesõjast 1941. Umbes samal ajal metsavendade tegevuse algusega formeeriti Eestis ka hävituspataljonid. Hävituspataljonid allusid NKVD-le ja pataljonide isikkoosseis oli valdavalt vabatahtlik. Sinna koondusid militsionäärid, komnoored, parteiaktiiv, nõukogude asutuste teenistujad jne., kokku mõnituhat meest, kelledest küllaltki suure osa moodustasid mitte-eestlased. Oli ka kriminaalset elementi. Paraku ei olnud hävituspataljonid mõeldud mitte Eesti kaitsmiseks, võõrvallutajate eest, rääkimata võitlusest Eesti vabaduse ja riikliku iseseisvuse taastamise nimel. Hoopis vastupidi, nende põhiülesandeks oli maha suruda igasugune vastupanu Eestit okupeerivale nõukogude võimule ja rakendada Punaarmee Eestist taandumisel põletatud maa taktikat, s.t. hävitada eestlaste ja Eesti Riigi vara, küsimata, mis saab elanikkonnast. Selleks rakendati terrorit. Suur osa Eestis 1941.aasta suvel mõrvatud tsiviilisikutest tuleb kanda hävituspataljonide tegutsemise arvele. Võitlus Eesti Vabariigi suhtes patriootiliselt meelestatud kohaliku elanikkonna vastu teeb aga hävituspataljonlaste arvamise eesti vabadusvõitlejate hulka vägagi raskeks.

Valdav osa Nõukogude Liidu poolel võidelnud eestlastest sattus Punaarmeesse aga mobilisatsiooniga, n.-ö. olude sunnil, mitte poliitilisest meelsusest lähtudes ja küllaltki suur osa nendest meestest suri mitte lahinguväljal, Nõukogude Eesti eest võideldes, vaid sunnitöölaagrites ja tööpataljonides (viimased ei erinenud sisuliselt vangilaagritest) nälja ja külma tagajärjel. Sõja alguskuudel jooksid paljud rindele saadetud eestlased aga esimesel võimalusel üle. Sama toimus ka hiljem, Velikije-Luki lahingute ajal (toimus sõdade ajaloos enneolematu nähtus, kus piirajad jooksid sissepiiratute poole üle). Seega erilist soovi Nõukogude Liidu eest võitlemiseks eestlased üles ei näidanud ja ega neid eriti ka ei usaldatud.

Rindele toodi Eesti Laskurkorpus pärast Velikije-Luki lahinguid uuesti alles 1944.a.sügisel, kuid siis tegi sakslaste tugevasti halvenenud sõjaline olukord ülejooksmise juba mõttetuks.

Omaette küsimuseks on Eesti vabastamine – millal ja kus räägiti Eesti Laskurkorpuses teenivatele meestele, et nad võitlevad Eesti iseseisvuse taastamise eest? Nad vabastasid ju Eesti ainult “fašistidest”, et eesti rahvas saaks “rõõmsalt ja õnnelikult” Nõukogude Liidus edasi elada. Iseseisvast Eesti Vabariigist ei julgenud mitte keegi isegi iitsatada. Meeste soovi tulla tagasi koju tuleb muidugi aktsepteerida, olgugi, et see kojutulek ei olnud mitte vähemalgi määral seotud võitlusega Eesti iseseisvuse taastamise eest. Otse vastupidi. See viis nõukogude okupatsiooni jätkumisele Eestis ning Eesti koloniseerimisele venelastega. Kuid asjade selline käik ei olnud nende, Venemaale viidud meeste süü. Ei ole kahtlust, et suurem osa neist meestest oleks võtnud osa võitlusest tõeliselt vaba Eesti eest, kui selline võimaluse oleks neile avanenud. Sellist võimalust neil aga polnud. See on paraku kurb tõsiasi. Seega rääkida Punaarmees teeninud eestlastest kui meestest, kelle võitluse eesmärgiks oli Eesti iseseisvuse taastamine ilmselt ei saa.

Riigikogu on otsustanud

Riigikogu oma istungil 18.aprillil 2006 hääletas seaduseelnõu, milles käsitleti eestlaste vabadusvõitluse tunnustamist, menetlusest välja. Ilmselt toimus see parteide omavahelise võitluse tulemusel, kus parteipoliitilistest aspektidest lähtudes asjade sisulisele küljele tähelepanu ei pööratud. Et selle otsusega hülgas Eesti Vabariik aga sisuliselt kümned tuhanded eesti mehed, kes kunagi julgesid Eesti iseseisvuse kaitseks relva võtta ja nende võitluse, sellele hääletajad nähtavasti ei mõtelnud. Ei mõtelnud ka sellele, et selle otsuse mõju on kaugeleulatuv ja õigustab neid, kellede arvates Eesti kaitsmine ja Eesti kodanike kaitsetahte kasvatamine on mõttetus. Tuhandetele, veel elusolevatele Eesti eest võidelnud sõduritele tähendab Riigikogu otsus aga seda, et Eesti Vabariik on nad reetnud. See on tõsiasi, mida paraku ei saa tagantjärele ilusate sõnadega muuta. See otsus näitab aga ka seda, et Eesti Vabariigi järjepidevusest rääkimine on paljudele tänapäeva poliitikutele ainult sõnakõlks, millel reaalne sisu puudub.

IV OSA

ROHKEM KUI 60 AASTAT HILJEM

Lühiülevaade Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühenduse tegevusest

Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühenduse sünnist

Eesti Vabadusvõitlejate Tallinna Ühenduse (EVTÜ) juures väeosakoondisena tegutsev Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühendus (SELÜ) asutati 1993.a. aprillis, kuid juba varem, tuhande üheksasaja kaheksakümnendate aastate lõpul – üheksakümnendate algul toimusid mitmed endiste, sõjaaegsete eesti lennuüksuste lendurite koosviibimised, milledest võtsid osa ka Eestis külas viibivad, välismaal elavad endised eesti lendurid. Üks suuremaid selliseid koosviibimisi toimus 1990.a. laulupeo ajal, millest võtsid osa külalised USA-st, Rootsist ja Austraaliast. Tõuke sõjaaegsete eesti lennuväelaste organiseerumiseks andis endiste eesti lennuüksuste lendavkoosseisu meeste kokkusaamine Soome lennuväeveteranide ühingu – Kymenlaakson Ilmakilta meestega, mis toimus tolleaegse Eesti Lennuameti ülema M. Sõrmuse ja töötaja, endise lenduri P. Murusalu initsiatiivil 16.-17.septembril 1992.a. Tallinnas. Sellel kokkusaamisel leiti ühiselt, et ka eesti lennuväeveteranid peaksid organiseeruma, et edasist läbikäimist ja ühisüritusi oleks kergem organiseerida. Mõtet arendati eestlaste vastukülaskäigul Soome 1993. aasta märtsis.

Seega, mõte oli idanema pandud, asja asuti organiseerima ja 17. aprillil 1993.a. toimuski noorte huvikeskuse “Kullo” ruumides endiste lennuväelaste koosolek, kus pandi alus Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühendusele (SELÜ). Juba varem oli mitmel pool Eestis asutatud vabadusvõitlejate ühendusi ja 25. aprillil 1992.a. oli toimunud Eesti Vabadusvõitlejate Tallinna Ühenduse asutamiskoosolek. Mõte, et ka kunagised lennuväelased võiksid koonduda leidis küllaltki laialdast kõlapinda ja kohe esimesel koosolekul oli kohal 60 meest. Ühenduse tegevusest osavõttasoovijate vool jätkus ka järgmistel koosolekutel. Ühenduse esimeheks valiti endine lendur Hendrik Arro, aseesimeesteks samuti endised lendurid Kaljo Alaküla ja Kalju Reitel ning otsustati, et ühendus hõlmab kõiki sõja ajal eesti lennuüksustes teeninud mehi, vaatamata auastmele ja ametile.

Tegevuse algusest ja sümboolikast

SELÜ tegevus läks kohe hoogsalt käima. Kooskäimise kohaks sai Tallinna noorte huviklubi “Kullo”, kus Kalju Reitel töötas skulptuuriringi juhatajana ning kooskäimise ajaks iga kuu viimane pühapäev. Nii püsis see kuini 2007. aasta sügiseni, mil olude sunnil tuli kooskäimise kohta vahetada. Käesoleval ajal toimuvad koosolekud Kaitseliidu majas. Ühenduse loomisel kerkis kohe alguses üles ka sümboolika küsimus. Teatavasti sõjaaegsetel eesti lennuüksustel oma üldkasutatavat, ametlikult kinnitatud embleemi ei olnud, kuid siin oli ka üks erand. 11. Öölahingulennugrupi 3. lennusalga lennukid kandsid salga lenduri, endise kunstiüliõpilase Kalju Reiteli kujundatud embleemi mis kujutas endast pommiga öökulli ja sümboliseeris seega öölahingulendurite tegevust. Seega oli pommiga öökullil otsene side sõjaaegsete eesti lennuüksustega olemas. Selle märgi all olid eesti lendurid vaenlase vastu võidelnud. See saigi valiku tegemisel otsustavaks – pommiga öökull otsustati üsna üksmeelselt võtta SELÜ sümboolika väljatöötamisel aluseks. Vastu ei vaielnud ka teistes eesti lennuüksustes teeninud mehed, sest 11. Öölahingulennugrupp moodustas sõja ajal kahtlematult eesti lennuüksuste tuumiku, olles suurimaks eestlastest koosnevaks lahingulennuüksuseks. Sümboolika kujundamist lihtsustas asjaolu, et märgi autor, endine lendur nüüdne skulptor K. Reitel kuulus ka ise SELÜ liikmeskonda. Tema poolt veidi stiliseeritud pommiga öökull saigi SELÜ rinnamärgiks. K. Reitel kujundas ka SELÜ lipu, mille sissepühitsemine toimus 1994. aasta suvel toimunud kokkutulekul. Hilisematel aastatel on SELÜ märkidele lisaks metallist rinnamärgile 1996.a. lisandunud veel Lennuväe mälestusrist ja 2004. aastal tikitud rinnamärk.

Suurematest kokkutulekutest

Kohe esimesel tegutsemisaastal pandi alus ka igasuvistele lennuväelaste kokkutulekutele. Esimene neist toimus Raasiku rahvamajas. Selle organiseeris Raasikul elav SELÜ liige Kalju Sepp. Kokkutulek läks igati hästi korda ja see tekitas soovi viia asi traditsiooniliseks.

Juba järgmisel, 1994.a. suvel organiseeriti Kurtna linnuvabrikus kokkutulek, millest osavõtuks tehti reklaami ka välisriikides, kus teati kunagisi eesti lennuüksuste lendureid elavat (USA, Kanada, Rootsi, Saksamaa ja Austraalia). Ja tõepoolest, külalisi tuli kõigist neist riikidest, välja arvatud Saksamaa, kust aga saadeti koosolijatele tervitus. Osa võttis ka Eesti Õhuväe ülem kol. V. Loemaa. Samuti osalesid Tartu Lennukolledži esindajad, eesotsas rektoriga. Kokkutulek algas lipu heiskamise ja väikese konverentsiga, millele järgnes koosviibimine peolauas. Väga suured teened kokkutuleku organiseerimisel ja õnnestumisel olid Kurtna linnuvabriku juhtkonda kuulunud SELÜ liikmel Aksel Turpil.

1994.a. suvist kokkutulekut tumestas veidi aga asjaolu, et Kuusalu muinsuskaitsjad organiseerisid Kurtna kokkutulekuga samal nädalavahetusel suure pidulikkusega toimunud “Lendurite kivi” taasavamise, mis oli 1942.a. püstitatud Kõnnu metsa Järvi küla lähistele seal 1941.a. suvel metsavendadena langenud lendurite mälestuseks ja millel olnud plaat langenute nimedega oli 1944.a. kõrvaldatud. Et SELÜ-l ja Kuusalu muinsuskaitsjatel omavahelist kontakti ei olnud siis saadi asjast pooljuhuslikult teada alles vahetult enne sündmuste toimumist. Lühikese järelejäänud aja tõttu enne kokkutulekute toimumist ei õnnestunud üritusi ajaliselt nihutada ja nii juhtus, et lendurid ja lennuväelased olid valdavalt Kurtnas ning “Lendurite kivi” juures oli ainult üks lennuväelaste esindaja – 13. juulil 1941. aastal toimunud lahingust osavõtja, leitnant Remi Milk.

1995.a. suvel tuldi uuesti kokku Raasiku rahvamajas, 1966.a. suvel toimus aga koguni kaks kokkutulekut. Esimene juulis “Lendurite kivi” juures ja teine augusti algupoolel, jälle Kurtnas. Mõlemad kokkutulekud olid osavõtjaterikkad ning möödusid igati hästi. Paraku näitasid saadud kogemused, et kahe ligistikuse kokkutuleku läbiviimine on organiseerijatele siiski pisut üle jõu käiv ja nii siis otsustati edaspidi läbi viia ainult üks igasuvine kokkutulek “Lendurite kivi” juures. Alates 1997. aastast on see igal aastal nii ka toimunud. Kokkutulek organiseeritakse ühiselt Kuusalu muinsuskaitsjate seltsi, SELÜ ja Eesti Õhuväe poolt ning sellest on iga aastal osa võtnud ka väliskülalisi. Ka Õhuväe ülemad kol. Vello Loemaa, tema järel Õhuväe ülemaks saanud kol. Teo Krüüner ning järgmine Õhuväe ülem kol. Valeri Saar (koos teiste, käesoleval ajal õhuväes teenivate ohvitseridega) on alati neil kokkutulekutel viibinud (V. Loemaa ja V. Saar on käesoleval ajal brigaadikindralid, T. Krüüner aga kindralmajor). Erandiks üldises kokkutulekute süsteemis oli 2000. aasta, kus toimus kaks üritust. Nimelt avati sel aastal Jaanipäeval Anija vallas Kõrve külas mälestussammas 1941.a. suvel lenduritest metsavendade abistamise eest mõrvatud endise Aruhärma talu peremehe ja perenaise mälestuseks. Edaspidi need kokkutulekud aga ühildati ja “Lendurite kivi” juurde minnes käiakse enne ka Kõrve küla mälestussamba juurest läbi. 2001. aastal pandi Õhuväe ülema kol. T. Krüüneri initsiatiivil “Lendurite kivi” juurde ka informatsioonitahvel, millel räägitakse 1941. aasta sündmustest.

Aastate jooksul on välja kujunenud traditsioon, mille kohaselt kokkutulek algab endiste lennuväelaste rivistusega mälestuskivi juures ja sellele järgneva langenud kaasvõitlejatele pühendatud mälestusteenistusega. Siinkohal tuleb märkida, et Kuusalu muinsuskaitse selts on siiani hoolitsenud ka sobivate ettekannete eest, mis on sõnavõttudele meeldivat vaheldust pakkunud. Ametlikule osale on traditsiooniliselt järgnenud vabaõhu eine ja vaba vestlus sõprusringis. Ka sõdurisupi eest kokkutulekutel on hoolitsenud Kuusalu muinsuskaitse selts.

SELÜ-l on välja kujunenud veel teinegi, talvine traditsioon. Nimelt korraldatakse igal aastal detsembri keskel pidulik jõulukoosolek, kus kaetud laudade taga tehakse kokkuvõte aastasest tegevusest. Alalisteks külalisteks on siin olnud Eesti Õhuväe ning Lennuameti esindajad.

2004. aastast alates on lisandunud traditsioonilistele üritustele veel üks – igasuvine kokkutulek 20. juulil Ämari lennubaasis. See on seotud Eesti lennuväe aastapäeva tähistamise ja langenud ning hukkunud kaasvõitlejate mälestamisega. Siin on vastuvõtjaks olnud Ämari lennubaas. Viimastel aastatel on Ämari lennubaas pakkunud soovijatele SELÜ liikmetele ka võimaluse lühikeseks tutvumislennuks helikopteril.

Ühekordsed üritused

Peale traditsiooniliste ürituste on SELÜ oma liikmetele aastate jooksul organiseerinud ka arvukalt ühekordseid üritusi, ehkki mõned on ka mõne aja möödudes kordunud. Nii on külastatud jäälõhkujat "Suur Tõll", mitmel korral on oldud nii Laidoneri- kui ka Lagedil paiknevas Eesti Vabadusvõitluse Muuseumis. ning Ämari lennubaasis (siinkohal on räägitud külastustest, mis toimusid enne hukkunud ja langenud lennuväelaste mälestussamba avamist Ämaris). Tutvutud on nii Ämari lennubaasiga, kui ka 2002.a. saabunud Robinson tüüpi helikopteritega. Külastatud on Ülemiste lennujaama lennujuhtimiskeskust ja Ülemiste lennuvälja juures paiknevat lennukiremondifirmat (Musketi angaari). Ajaloo meeldetuletuseks on organiseeritud kaks sõitu kunagistele, eesti lennuüksuste poolt kasutatud lennuväljadele – 2001. aastal külastati Kärevere, Adavere, Rahkla ja Triigi lennuvälju, 2003.a. käidi aga Pärnu lennuvälja vaatamas.

Siinkohal tuleb märkida, et kõikidel nendel ettevõtmistel on suureks abiks olnud Õhuvägi, kes on lennuväeveterane tunnustanud kui kunagise Eesti lennuväe järjepidevuse kandjaid. Nii on üritustel, mis on seotud olnud SELÜ liikmete transpordiga (iga-aastased sõidud "Lendurite kivi" juurde, kunagiste lennuväljade ja Ämari lennubaasi külastamine jne.) SELÜ-l alati kasutada olnud lennubaasi bussid.

Lisaks n.-ö. väljasõiduüritustele on ka igakuiseid regulaarseid koosolekuid püütud sisukamateks muuta, nendele esinejaid kutsudes. Tuntumatest esinejatest võiks mainida endisi Lennuameti juhtivtöötajaid – peadirektorit Mati Sõrmust ja Lennuameti peadirektori asetäitjat Rein Porrot (kes on korduvalt esinenud), endist Õhuväe ülemat kindralmajor Teo Krüünerit ja praegust Õhuväe ülemat brigaadikindral Valeri Saart, firma Copterlines juhatuse liiget Tõnis Leppa, aumärkide ajalooga tegelejat Heino Prunsvelti, külalisi Soomest ja veel paljusid teisi.

Kontaktid Soome veteranidega

Nagu eespool juba räägitud, algasid kontaktid soome lennuväeveteranidega juba enne SELÜ moodustamist. Need kontaktid on tänini jätkunud. Paraku ei ole neist alati saanud osa võtta mitte kõik SELÜ liikmed, kuna Kymenlaakson Ilmakilta on nende poolt korraldatud üritustele kutsunud põhiliselt ainult endisi lendavkoosseisu mehi. Nii toimus juba 1993.a. eesti lendurveteranide külaskäik Soome, mille puhul soomlased korraldasid kohtumisest osavõtjatele laeval kruiisiretke, enne aga tutvustasid Vantas paiknevat lennuväemuuseumi. Järgmistel aastatel järgnesid soomlaste külaskäigud Eestisse koos soomlaste poolt korraldatud igakordse kohtumisega eesti lendurveteranidega. Ka eestlastel avanes mõnel korral võimalus külastada Soomet. Siis aga otsustasid soomlased püstitada Uti lennuväljale mälestussamba hukkunud ja langenud soome lenduritele. Pärast mõningaid otsinguid sõlmisid soomlased samba valmistamiseks lepingu SELÜ liikme, skulptor Kalju Reiteliga. Samba pidulik avamine Utis toimus 07. septembril 1997.a. ja sinna olid külalistena palutud ka kõik Eestis elavad endised, sõjaaegsete eesti lennuüksuste lendavkoosseisu mehed. Ka hiljem on vastastikused kontaktid jätkunud. Üheks suuremaks neist oli sõpruskohtumiste 10. aastapäev, mis toimus soomlaste korraldusel 2002.a. septembris Pärnus.

2003.a. soovisid Tallinna külastada Soome lennuväeveteranide ühenduse Pilvenveikot liikmed ja kohtuda siin ka SELÜ liikmetega. Kohtumine toimus 27. aprillil SELÜ korralisel koosolekul, millest Pilvenveikot osa võtsid ning jätkus ühise laua taga kohvikus. Selle külastuse tulemuseks oli soomlaste poolt pakutud vastukülaskäigu võimalus. See toimus 23. oktoobril ja küllaltki omapäraselt. Nimelt saatsid soomlased asja hõlbustamiseks 23.oktoobri hommikul ühe Soome sõjaväes langevarjurite väljaõpetamiseks kasutatava lennuki Fokker F-27 Tallinna, kus see Soome sõita soovijad (koos abikaasadega) peale võttis ja Helsingis vahemaandumist tehes edasi Tikkakoskile lendas. Seal külastati Soome õhujõudude sidekooli ning Kesk-Soome Lennundusmuuseumi, õhtul aga toimetas sama lennuk külalised tagasi Tallinna.

Tegelikult on aastate jooksul rohkemgi üritusi olnud, kui eespool mainitud, kuid nendest on saanud osa võtta ainult väiksem hulk SELÜ liikmeid. Siin on tegemist olnud selliste üritustega, mille korraldajaks ei ole olnud SELÜ vaid keegi teine, kes on saatnud nimelised kutsed. Nii, nagu eespool juba öeldud, on Kymenlaakson Ilmakilta poolt korraldatud kokkusaamistele palutud põhiliselt ainult kunagi lendavkoosseisu kuulunud mehi. Selliseid üritusi on korraldanud aga ka Õhuvägi ja Tartu Lennukolledž. Määravaks on siin ilmselt olnud see, kui palju osavõtjaid ühel või teisel juhul on korraldajal võimalik olnud vastu võtta ja kuna lendavkoosseis on lennuüksustes siiski “põhiline tegija”, siis on kutsujad eelistanud neid. Sellistest, piiratud osavõtjatega üritustest tuleks eelkõige mainida Ämari lennubaasile lipu üleandmise pidustust 1999. aasta juulis, “Kotka” avamist Õhuväe peastaabis jne., aga samuti Tartu Lennukolledži aastapäevapidustusi.

Üheks viimastel aastatel toimunud suurimaks ettevõtmiseks SELÜ liikmetele oli mälestussamba avamine Ämaris hukkunud ja langenud lennuväelastele, mis toimus 23. juulil 2004.a. Samba autoriks oli SELÜ liige skulptor Kalju Reitel ja see valmis Õhuväe tellimisel, kuid SELÜ juhtkonda hoiti asjaga kogu aeg kursis ja arvestati ka SELÜ arvamusega. Põhiliseks samba püstitamise initsiaatoriks oli Õhuväe ülem kindralmajor Teo Krüüner, raha samba tegemiseks saadi suures osas aga soome lennuväeveteranide poolt toime pandud korjanduse tulemusel. Nagu eespool juba mainitud, on mälestussamba külastamine SELÜ liikmetele nüüd kujunenud igasuviseks traditsiooniks.

Eespool oli räägitud ettevõtmistest, mis on toimunud SELÜ ettevõtmisel või kaasosalusel. Nendega asi aga ei piirdu. Teatavasti kuulub SELÜ organisatoorselt Eesti Vabadusvõitlejate Tallinna Ühenduse (EVTÜ) alla ja seetõttu on SELÜ liikmed igal aastal lisaks omaenda üritustele osalenud ka EVTÜ ja Eesti Vabadusvõitlejate Liidu (EVL) poolt korraldatud üritustel, milledest suurimaiks on olnud iga-aastased EVL vabariiklikud kokkutulekud.

Ajaloo jäädvustamisest

SELÜ liikmed on tegelenud ka sõjaaegsete eesti lennuüksuste ajalooga. Esimese raamatu sellel teemal kirjutas H. Arro ja raamat kandis pealkirja “Eesti lendurid lahingute tules. Lühike ülevaade eesti lendurite sõjateest II maailmasõja käigus”. Raamatust on ilmunud kolm, parandatud ja täiendatud trükki (1995, 1996 ja 2001). Raamat on ilmunud ka soome keeles (1999). Ka K. Alaküla avaldas 1999.a. raamatu “III eskadrill”, milles ta muu hulgas üsnagi põhjalikult kirjeldab elu eesti lennuüksustes. Kolmas raamat “Koolipoisina lennuväes” ilmus 2001.a. A. Salumäe sulest ja selles kirjeldatakse eesti lennuüksuste maapealse personali elu.

Lisaks sellele on H. Arro, K. Alaküla jt. aastate jooksul korduvalt mitmel pool (sealhulgas ka Soomes, Vantaa lennundusmuuseumis ja Ämari lennubaasis) esinenud ettekannetega eesti sõjaaegsete lennuüksuste tegevusest. Nendes ettekannetes on lisaks ülevaate andmisele eesti lennuüksuste tegevusest räägitud pisut laiemalt ka sellest, mis sõja ajal Eestis ikka toimus, miks eestlased sõdisid koos sakslastega ja eestlaste võitluse eesmärkidest.

Liikmeskonnast

Lõpuks veel mõni sõna SELÜ liikmeskonnast. SELÜ liikmete nimekiri sisaldab seisuga september 2008 176 nime, kes on aastate jooksul ennast kirja pannud. Neist osa on väljaspool Tallinnat ja 13 isegi väljaspool Eestit. Seetõttu ei ole kõik nimekirjas olejad ka EVTÜ liikmed, kuid nimekirja on nad võetud selle pärast, et sõjaaegsetel eesti lennuväelastel teist organisatsiooni, kuhu ennast kirja panna lihtsalt ei ole. Manala teele läinud kaasvõitlejaid nimekirjast maha ei kustutata, vaid nende nimed kaetakse tumehalli varjutusega. Selliseid varjutatud nimesid on 2008. aasta septembri lõpu seisuga nimekirjas 99. Tegelikult võib neid rohkemgi olla, sest andmed igaveseks lahkunute kohta on väga visad laekuma. Nimelt unustavad lahkunute omaksed küllaltki sagedasti SELÜ-t kurvast sündmusest informeerimata ja andmed selle kohta, et keegi SELÜ liikmetest on surnud saadakse alles mõne aja möödudes kaudsetest allikatest.

SELÜ igakuistel koosolekutel on viimasel ajal osalenud tavaliselt umbes 25 meest. Paljud, kes kümmekond aastat tagasi olid veel tegusad, on nüüdseks tervislikult juba selle piiri saavutanud, kus koosolekutel ja väljasõitudel käimine juba vägagi raskeks muutub.

Siinkohal väärib mainimist, et SELÜ liikmeskonnas oli ja on tänapäevani veel palju aktiivseid, organiseerimisvõimelisi mehi, mis tegi ja teeb igasuguste ürituste organiseerimise üsnagi lihtsaks. Paljud SELÜ liikmed on mitte ainult SELÜ-s vaid ka EVTÜ-s ja EVL-is tänu oma aktiivsusele ja organiseerimisvõimele aga hästi tuntuks saanud. Nii kuulub SELÜ liikmete hulka praegune EVL esimees Gunnar Laev, EVL Vanematekogu esimeheks oli aastaid aga SELÜ esimees Hendrik Arro, kes käesoleval ajal on EVL juhatuse liikmeks. EVL juhatusse on SELÜ liikmetest kuulunud ka veel Kalju Kukkur. Ka EVTÜ juhtorganitesse on palju SELÜ liikmeid kuulunud ja kuulub ka käesoleval ajal, nagu näiteks Gunnar Laev, Arvo Salumäe, Eino Loigo, Armand Trei, Erich Puusaag, Hendrik Arro ja Kaljo Alaküla. Lisaks neile on varasematel aegadel EVL ja EVTÜ juhtorganitesse kuulunud, kuid nüüdseks juba manalasse varisenud kaasvõitlejad Paul Tibbo, Endel-Johannes Sipria, Kalju Kukkur, ja Feliks Tipner.

Järgnevalt väike ülevaade piltides SELÜ tegevusest:



1990. aasta laulupeo ajal Tallinnas kokku saanud endised lendurid (vasakult): Herbert Rõuk, Arnold Ristmäe, Viktor Valk, Kaljo Alaküla, Remi Milk, Hendrik Arro, Valdo Raag, O. Tamme saatja, Otto Tamm ja Kalju Reitel.



Tallinnas esimesest eesti ja soome lennuväeveteranide kohtumisest 16-17.09.1992 osavõtnud soome veteranid.

Pidulik lõunasöök eesti ja soome lennuväeveteranide kokkusaamisest osavõtjaile oli organiseeritud Kirovi kolhoosis.

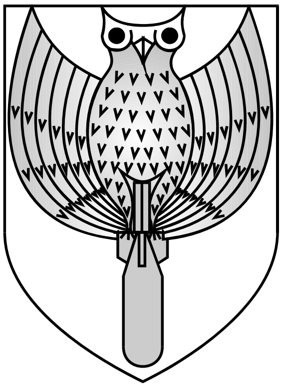




Eesti ja soome lennuväeveteranid eestlaste vastukülaskäigul Soome 1993. aasta märtsis.



Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühenduse lipp. Lipu juures on endised lendurid (vasakult): Evald Kaasik, Kaljo Alaküla, Hendrik Arro, Valdo Raag ja Kalju Reitel.







SELÜ rinnamärk – pommiga öökull

Lennuväe mälestusrist

SELÜ tikitud rinnamärk (tikand on kuldse niidiga)

Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühenduse sümboolika

Kunagised lendurid H. Arro, V. Raag ja K. Alaküla vanu aegu lipu juures mälestamas





SELÜ esimesest, 1993. aasta suvisest kokkutulekust osavõtjad Raasikul

Kurtna 1994. aasta kokkutulekust osavõtjad rivistunult





Nagu sellistel kokkutulekutel on tavaks, alustati lipu heiskamisega. Lipu heiskavad vanim kokkutulekust osavõtja Arthur Piller ja Aksel Turp



Lipp on tõusnud juba peaaegu lipumasti tippu.

Eesti Õhuväe ülem kolonel Vello Loemaa lipu heiskamisele järgnenud koosolekul osavõtjatele kõnelemas





Kokkutulek jätkus kaetud laudade taga



“Lendurite kivi” kokkutulek algab traditsiooniliselt kogunemisest Kiiu torni juures, kust edasi sõidetakse rivis Kõrve külla ja sealt siis “Lendurite kivi” juurde.





Veteranide rivi Kõrve küla mälestussamba juures.



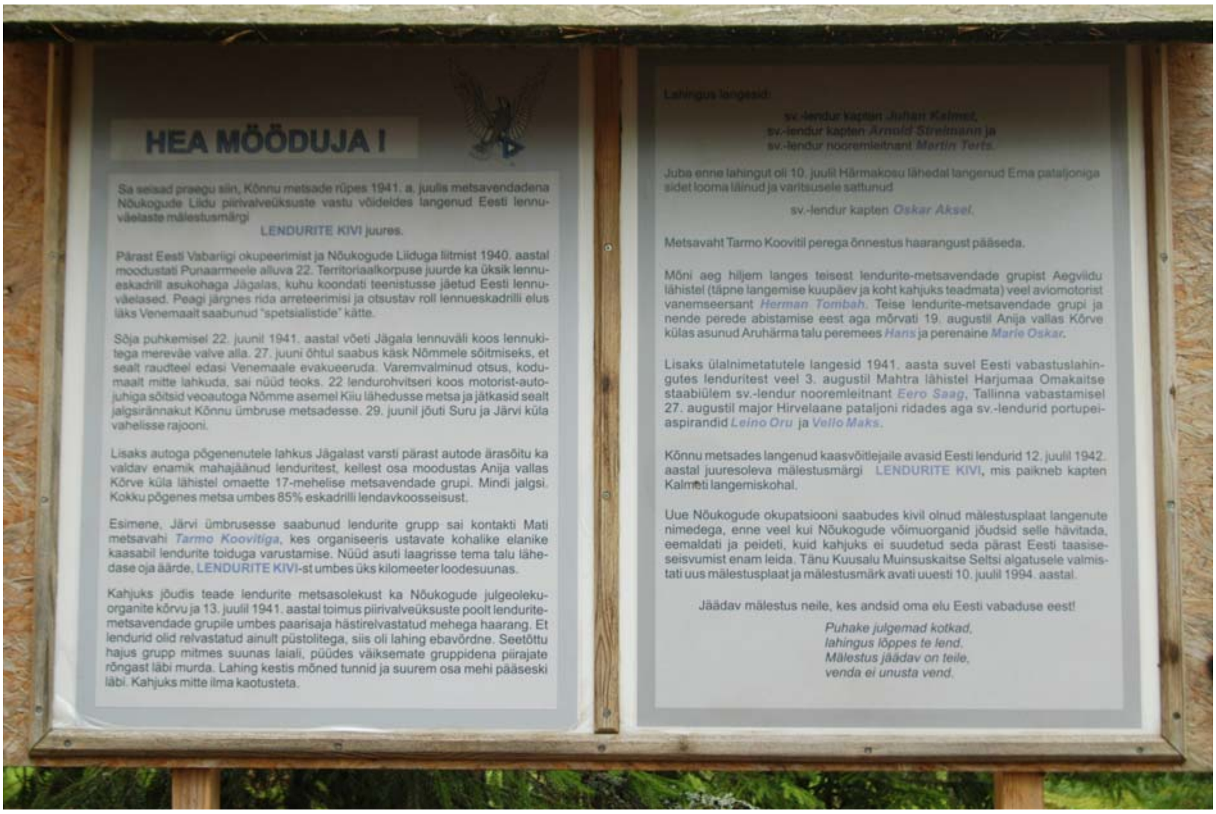
Veteranide rivi mälestussamba ees

Pärja paigutamine Kõrve küla mälestussambale





SELÜ lipp Kõrve küla mälestussamba juures



“Lendurite kivi” juures olev tahvel kirjeldusega, mis siin kunagi toimus.



Veteranid on “Lendurite kivi” juures üles rivistunud. Vasakult esimene: Remi Milk, teine Hendrik Arro ja kolmas Õhuväe ülem kol. Valeri Saar.



Lipu heiskamine enne mälestus-teenistuse algust

Skaudid “Lendurite kivi” juures





Väikesed esinejad







Pidulik Eesti sõjaväe lendurimärkide kätte-andmine veteranidele Eesti Õhuväe ülema, kindral T. Krüüneri poolt “Lendurite kivi” juures. Vasakul ülal: Kaljo Alakülale, paremal ülal: Valdo Raagile ja vasakul all: Kalju Reitelile.

Kõneleb Eesti Õhuväe ülem kindral Teo Krüüner









Pidulik Eesti sõjaväe lendurimärkide kätte-andmine veteranidele Eesti Õhuväe ülema, kindral T. Krüüneri poolt "Lendurite kivi" juures. Vasakul ülal: Kaljo Alakülale, paremal ülal: Valdo Raagile ja vasakul all: Kalju Reitelile.

Kõneleb Eesti Õhuväe ülem kindral Teo Krüüner





2004. aastal “Lendurite kivi” kokkutulekust osa võtnud SELÜ liikmed.



18.12.2004



10.12.2005



15.12.2006



16.12.2007

Pilte SELÜ pidulikelt jõulukokkutulekutelt







Pilte külaskäikudelt Ämari lennubaasi.



Laidoneri muuseumi külastamas



Soome lennuväeveteranidega on kohtutud ka Lagedil Vabadusvõitluse muuseumis





Ülemistel paiknevat lennukiremondifirmat külastamas



Langenud lendurite mälestussamba avamisel Soomes UTI lennuväljal. Vasakult: Feliks Prodo, Hendrik Arro, Kaljo Alaküla, endine Soome kaitseminister Elisabeth Rehn, soomlaste parim hävituslendur II maailmasõja ajal Eino-Ilmari Juutilainen, Kalju Reitel, Valdo Raag, Arvo Putmaker ja Elmar Heinsalu

Soome õhujõudude lennukis *Fokker F-27* teel Tikkakoskile 23. oktoobril 2003. aastal





Eesti lennuväeveteranid koos vastuvõtjatega Soome õhujõudude sidekoolis Tikkakoskil



SELÜ delegatsioon “Lendurimärgi” avamisel Õhuväe peastaabis. Vasakult: Feliks Prodo, Valdo Raag, Õhuväe ülem Teo Krüüner ja Hendrik Arro

SELÜ liikme, endise lenduri Kalju Reiteli poolt loodud mälestussammas hukkunud ja langenud Eesti lennuväelastele Ämari lennubaasis. Samba avamine toimus 22. juulil 2004.a.





Mälestussamba avamisel osalenud SELÜ liikmed. Istub samba autor, skulptor Kalju Reitel



Soome lennuväeveteranide ühingu Pilvenveikod delegatsioon samba avamisel



Kunagised lendurid samba avamisel. Vasakult: Kaljo Alaküla, Kalju Reitel ja Hendrik Arro



Igasuvine kogunemine langenud ja hukkunud lennuväelaste mälestussamba juures Ämaris on kujunenud traditsiooniks. Kogunemisest osavõtjad 2005. aastal

Kogunemisest osavõtnud lennuväeveteranid 2006. aastal





Toredaks traditsiooniks neil kokkutulekutel on kujunenud ka lennubaasi poolt pakutav lend helikopteril. Keskel lennujärge ootamas E. Ennemuist



Samba juures seisavad (vasakult): esimene Eesti Õhuväe ülem brigaadikindral Vello Loemaa, endised sõjaaegsete eesti lennuüksuste lendurid Kaljo Alaküla ja Remi Milk, Õhuväe ülem, kolonel (praegu brigaadikindral) Valeri Saar, endised sõjaaegsete eesti lennuüksuste lendurid Hendrik Arro ja Valdo Raag ning endine Õhuväe ülem kindralmajor Teo Krüüner

NIMEDE REGISTER

Kasutatud allikmaterjalid

Nagu rubriigis "Saateks" juba märgitud, kasutas autor käesoleva raamatu koostamisel allikmaterjalidena paljudelt autori sõjakaaslastelt saadud andmeid ja fotosid, Enamasti saadi need materjalid kas kirjavahetuse või ka isiklike kohtumiste tulemusel. Lisaks sellele on raamatu I osa kirjutamisel kasutatud aga ka aga samuti G. Buschmanni, R. Milgi ja A. Ürgsoo mitmel pool avaldatud kirjutisi sõjaaegsete eesti lennuüksuste kohta ning alljärgnevaid kirjandusallikaid:

1. Groehler, O. Geschichte des Luftkriegs. Militärverlag DDR (VED), Berlin, 1975
2. Das groβe Fluzeugtypenbuch, 2. bearbeitete und ergänzte Auflage, zusammengestellt und bearbeitet von W. Kopenhagen und R. Neustädt. VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin, 1982
3. Gerhard Hümmelchen. Die deutschen Seeflieger 1935-1945. J. F. Lehmanns Verlag, München, 1976
4. F. Gerdessen, T. Kitvel, J. Tilk. Aeg, mehed, lennukid. Eesti lennunduse arengulugu kuni 1940. aastani. Eesti Entsüklopeediakirjastus. 2001.
5. H. W. Neulen. Am Himmel Europas. Luftstreitkräfte an deutscher Seite 1939-1945. Universitas Verlag, 1998.
6. Bo Widfeldt. The Luftwaffe in Schweden 1939-1945. Monogram Aviation Publications. 1983.
7. W. Green. The Warplanes of the Third Reich. Exter Books. 1986.
8. Anti Ainik. Lend leeki (2. osa). Orto, Toronto, 1958.

Raamatu III osas toodud artiklite kirjutamisel kasutati allikmaterjalidena:

1. E. Kant. Jüri Uluotsa memorandum Eesti seisundi kohta 29. juulist 1941. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" VI, Kirjastus EMP, Stockholm, 1958.
2. A. Purre. Eesti sõda Nõuk. Liiduga. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" VII, Kirjastus EMP, Stockholm, 1959.
3. J. Klesment. Kolm aastat iseseisvuse võitlust võõra okupatsiooni all. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" VIII, Kirjastus EMP, Stockholm, 1959.
4. R. Maasing. Katseid Eesti sõjaväe uuestiloomiseks. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" VII, Kirjastus EMP, Stockholm, 1959.
5. H. Kauri. Sõdiv rahvas, vaenlane ja liitlane. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" IV, Kirjastus EMP, Stockholm, 1957.
6. E. Ernits. Eesti Vabariigi esinduse tegevusest Ühendriikides 1941/1945. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" IX, Kirjastus EMP, Stockholm, 1960.
7. E. Kant. Maakuulamisretkelt Weimarisse ja Berliini. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" VIII, Kirjastus EMP, Stockholm, 1959.
8. H. Maandi. Kümne aasta eest. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" VIII, Kirjastus EMP, Stockholm, 1959.
9. A. Purre. Võitlused Eestis 1944. Koguteos "Eesti riik ja rahvas II maailmasõjas" IX, Kirjastus EMP, Stockholm, 1960.
10. Poliitilised arreteerimised Eestis 1940-1988 (§58). Köide 1. Koostanud L. Õispuu. Tallinn 1996.

Andmeid on võetud ka teistest nimetatud koguteoses avaldatud artiklitest, samuti mitmetest, Eestis ilmunud sõjasündmusi käsitlevatest teostest.

Andmeid autori kohta

Hendrik Arro sündis 25. juulil1925. aastal Tallinnas, sõjaväelenduri pojana. Perekonnas, kus lendurite seltskond oli tavaline, kujunes ka noorukis sügav huvi lennunduse vastu. Nagu paljud tolleaegsed eesti noormehed, nii sai ka H. Arro enne sõda üldiselt inglismeelse kasvatuse - õppis Riiklikus Inglise Kolledžis ja oli ka skaut. Paraku sundisid Eestis 1940. - 1941. aastal toimunud sündmused teda nii mõningaidki oma seniseid seisukohti ümber hindama ja nii astus ta 1943. aasta märtsis 17 aastase vabatahtlikuna Saksa sõjaväes moodustatud eesti lennuüksusse – hilisemasse 127. (mere) Luurelennugruppi, kus, teenides tehnilise personali hulgas, sai lennukirelvuri väljaõppe.

1943. aasta suvel andis H. Arro avalduse lennukooli astumiseks ja sama aasta septembris suunatigi ta Liibavisse (praegu Liepaja) eestlaste ja lätlaste väljaõpetamiseks loodud lennukooli. Lennukooli lõpetas ta 1944. aasta juuni esimestel päevadel sõjaväelenduri kvalifikatsiooniga ja suunati seejärel 11. Öölahinglennugruppi, mille 3. lennusalga koosseisus osales lendurina 1944. aastal toimunud Eesti kaitselahingutes. Lendas nii Narva kui ka Tartu rindel. Oma esimesed lahingulennud sooritas 18 aastasena, olles üks noorimaist lenduritest eesti lennuüksustes. Kokku sooritas ta 63 lahingulendu. Lahingutegevuse eest sai pronks ja hõbe rindelennuspange ning 2. klassi Raudristi.

1944. aasta septembris lahkus lennuüksuse koosseisus Eestist ja tegi Saksamaal viibides kaasa kogu eesti lennuväelaste sõjatee - pärast lennuüksuse likvideerimist Heiligenbeilis 1944.a.oktoobris saadeti ta koos kogu ülejäänud lennuüksuse koosseisuga Frankfurti Oderi ääres, seal paiknenud Kunersdorfi lennubaasi, mis oli eesti lennuväelaste kogumispaigaks. Sealt saadeti valdav osa sinna kogutud eesti lennuväelasi s.h. ka H. Arro novembri algul edasi Taani, Esbjergi, nn. langevarjurite kooli, kuid juba 1944.a. detsembris suunati nad edasi Dortmundi, seal baseeruvasse 96-ndasse raske õhutõrje-suurtükiväe gruppi. 1945.a. jaanuaris-veebruaris tegi H. Arro läbi Schongaus paiknenud õhutõrje koolis tulejuhtimisseadmete kursused, mille lõpetamise järel suunati tagasi Dortmundi. 1945.a. märtsis saadeti Dortmundis paiknenud eesti lennuväelased edasi Hamburgi, 20. (eesti) relvagrenaderide diviisi tagavarapataljoni ja sealt peagi edasi Hirschbergi lähistele, 20. diviisi lahinguüksuste juurde, kus H. Arro teenis diviisi välitagavarapataljonis. Selle diviisi koosseisus langes ta 9. mail Tšehhoslovakkias sõjavangi, kus tuli üle elada ka nn. “Tšehhi põrgu”. Sõjavangist õnnestus tal Brno lähistel koos grupi kaaslastega aga varsti põgeneda ja, et läände minek osutus võimatuks, juba 1945. aasta suvel tagasi Eestisse seigelda.

Minevikku varjates õnnestus tal Eestis legaliseeruda ja asuda oma poolelijäänud õpinguid jätkama. 1946. aasta kevadel lõpetas ta Tallinna II keskkooli (Reaalkooli) ja sama aasta sügisel astus Tallinna Polütehnilisse Instituuti (Tallinna Tehnikaülikooli), kus õppis kütuste keemilist tehnoloogiat. 1950. aasta 30. septembril abiellus ta Juta Pärnasaluga, kuid juba 7. oktoobril arreteeriti ja mõisteti teenistuse eest Saksa sõjaväes 25 aastaks vangilaagrisse. Kinnipidamiskohaks sai Kolõma (Magadani oblast), kus tal vangina tuli töötada elektrijaama ehitusel ja kullakaevandustes. Abikaasa Juta Arro lahutust ei võtnud vaid otsustas oodata.

Vangilaagrist vabanes Nõukogude Liidus 17. septembril 1955.a. välja antud amnestiaseadluse põhjal sama aasta novembris. Eestisse tagasipöördumise järel õnnestus tal jätkata õpinguid Tallinna Tehnikaülikoolis (TTÜ). Jätkus ka abielu Juta Arroga. Pärast ülikooli lõpetamist 1957. aastal on töötanud sama ülikooli soojustehnika kateedris teadurina ja üle 30 aasta soojustehnika teaduslabori juhatajana. Hendrik Arro rehabiliteeriti täielikult kui alusetult süüdimõistetu Eesti NSV Ülemnõukogu Presiidiumi 19.veebruari 1990.a. seadluse “Kohtuväliselt represseeritud ja alusetult süüdimõistetud isikute rehabiliteerimisest” § 1 p2 alusel ENSV Ülemkohtu otsusega 12.04.1991. a. nr. 11/2470.

1962.a. esimene abikaasa Juta Arro suri ja 1964.a. abiellus ta Selma Koppeliga, kes suri 1989.a. Kolmandat korda abiellus ta 2002.a. Sirje Kalamiga

Soojusenergeetika kateedris ja teaduslaboris Ilmar Öpiku uurimisgrupis töötades hakkas H. Arro tegelema keeruliste omadustega kütuseid põletavate katelde küttepindade saastumis- ja korrosiooniprobleemidega. Peamisteks uurimisobjektideks kujunesid eesti põlevkivil ja Nazarovi pruunsöel töötavad katlad, kuid oli ka perioode, kus uuriti värvilise metallurgia (vasetööstuse) ettevõtete ning MHD-generaatorite utilisatsioonikatelde küttepindade saastumisega seotud küsimusi. Hiljem on uurimistööde temaatika laienenud ja lisaks küttepindade probleemidele on lisandunud uurimised mis käsitlevad elektrijaamade keskkonnaohutusega seotud probleeme (väävli sidumine ja suitsugaaside märgpuhastus, CO_2 heitmed ja sidumine tuhaväljadel, tuhaväljade keskkonnaohutus jne.).

1968. aastal, olles kujunenud Eestis tunnustatud spetsialistiks põlevkivienergeetika alal, kaitses H. Arro teemal: “Nazarovi süte ja eesti põlevkivi tuha üksikute komponentide rollist küttepindade saastumis- ja korrosiooniprotsessides” tehnikakandidaadi teaduskraadi (Ph.D). 1970. aastal sai ta ühe autorina (koos akad. I. Öpiku, prof. A. Otsa, I. Miku ja dots. L. Õispuuga) tööde tsükli “Põlevkivienergeetika teaduslike aluste väljatöötamine" eest Nõukogude Eesti preemia (Eesti riiklik preemia). On mitmesugustes Eesti, endise Nõukogude Liidu ja teistes välismaa teaduslikes väljaannetes ning konverentside kogumikes avaldanud üle 100, valdavalt energeetiliste katelde töötingimuste ja elektrijaamade keskkonnakaitsealaste küsimustega seotud teadusliku töö TTÜ Soojustehnika Instituudi vanemteadurina töötab ta ka veel käesoleval ajal.

Tallinna Tehnikaülikooli poolt on teda autasustatud teenetemedaliga “Mente et Manu”. 1997. aastal autasustati teda Eesti Vabariigi presidendi poolt 4. kl. Kotkaristiga, samuti on teda autasustatud Eesti Kaitseministeeriumi poolt Kaitseministeeriumi III kl. Teeneteristi ja Vabadusvõitleja medaliga, Eesti Õhuväe poolt aga Õhuväe teeneteristiga. 2000. aastal autasustati teda ka Ülemaailmse Eesti Vabadusvõitlejate Keskuse 3. järgu ja 2002.a. 2. järgu Teeneteristiga. Samuti autasustati teda 2002.a. Soome Ilmavoimien Kiltaliitto juhatuse poolt Ilmavoimien Kiltaliito medaliga.

Lisaks teadustööle on Eestis tuntud olnud ka hea sportlase ja spordikohtunikuna (vehklemine, purilend ja orienteerumine). Vehklemises tuli üliõpilasena Eesti ja Tallinna meistriks ja oli rida aastaid vabariigi koondvõistkonna liikmeks. Samuti on ta hiljem tegutsenud nii vabariiklikel kui ka üle Nõukogude Liidulise ja rahvusvahelise ulatusega võistlustel kohtuniku ja peakohtunikuna. Purilennuga hakkas ta tegelema 1957. aastal, mil tal vahepealset “poliitilist sula” kasutades õnnestus minevikku varjamata astuda Tallinna Lennuspordiklubisse. 1960. aastal, kui poliitiline õhkkond uuesti karmistus, keelati tal aga lendamine mineviku pärast jälle ära. Sellele vaatamata õnnestus tal lennuspordialast tegevust purilennukohtunikuna siiski mingil määral jätkata ning olla hiljem isegi mitmetel vabariiklikel ja Balti riikide purilennuvõistlustel peakohtunikuks. Orienteerumisega on tegelnud vanemas eas. On olnud üle 10 aasta Tallinna orienteerumisklubi “Orion” esimeheks (presidendiks) ja aseesimeheks ning paljudel, s.h ka rahvusvahelise ulatusega orienteerumisvõistlustel peakohtunikuks.

Pärast Eesti taasiseseisvumist asus kohe tegutsema ka Eesti Vabadusvõitlejate Liidus (EVL). Oli rida aastaid EVL Vanematekogu ja EV Tallinna Ühenduse (EVTÜ) Volikogu esimeheks. Käesoleval ajal on EVL juhatuse liikmeks. 1993. aastast kuni käesoleva ajani on olnud ka EVTÜ juures tegutseva Sõjaaegsete Eesti Lennuväelaste Ühenduse esimees. Lisaks sellele on oma põhitöö kõrvalt viimastel aastatel tegelnud ka sõjaajalooga. Selle tegevuse tulemusel ilmus ta sulest 1995. aastal raamat “Eesti lendurid lahingute tules” (täiendatud ja parandatud kordustrükid 1996. ja 2001.a.) milles antakse ülevaade eesti lennuväelaste sõjateest II maailmasõja päevil. 1999.a. ilmus raamat ka soome keelde tõlgituna. Oma vangilaagrielu kohta Kolõmal on ta kirjutanud raamatu “Retk maakera servale ehk kroonu küüdiga läbi “punaste” maa”, mis ilmus 2001.a. Samuti on ta lisaks erialal avaldatule kirjutanud üle 40 artikli, millistest osa on ka välismaal avaldatud, kus ta vaatleb II maailmasõjas Eesti vabaduse eest võidelnud meeste

olukorda tänapäeva Eestis ning käsitleb mõningaid kaitseväega ja vabadusvõitlejate mälestamisega seotud aktuaalseid probleeme (eriti Vabadussamba küsimust).



1943. aastal Liibavi lennukoolis



… ja käesoleval ajal

Hendrik Arro



Nr. 44/44

Der Gefreiter (estn. Legion)

Hendrik Arro

hat die Erlaubnis zum Führen von Flugzeugen der Luftwaffe in dem auf Seite 3 ff. ersichtlichem Umfange.

.... den 19 44

Erg. Nachtschlachtgruppe Ostland

(Dienststelle und Unterschrift)

Major m. d. W. d. G. b.

(Eigenhändige Unterschrift des Inhabers)

Vor- und Zuname

Saksa sõjaväelenduri tunnistuse esimene leht. Kõik mis autoril õnnestus sõjavangilaagrites sellest dokumendist säilitada


Ausweis Nr. 8/44

für Gefr. Hendrik Arro
(Dienstgrad) (Vor- und Zuname)

geboren am 25.7.1925 zu Reval

Heimatanschrift: Reval, Konsistoristr. 58-11

Estland

(Unterschrift und Dienstgrad)

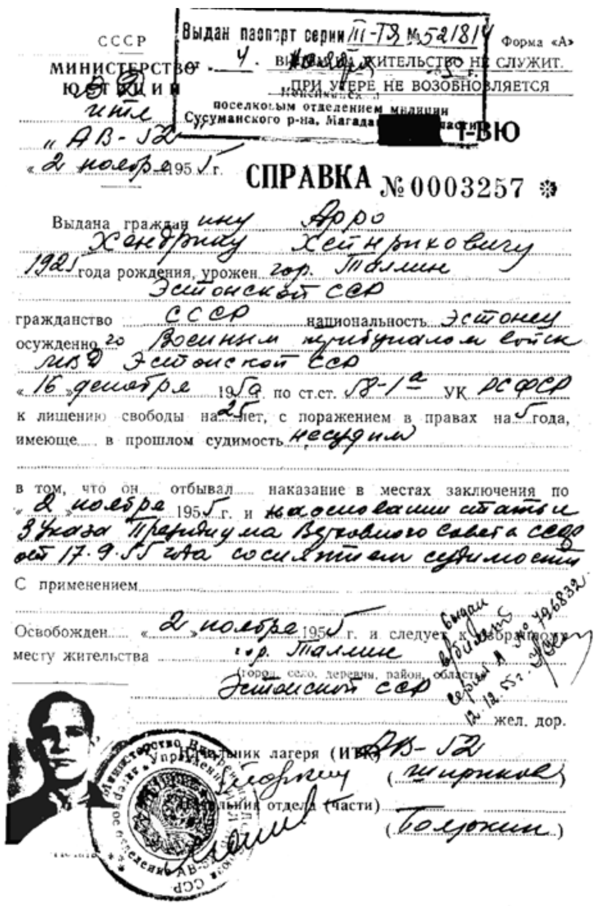
Zeitstempel

19 19

19 19

Braunschweig-München-Berlin

Rindelennutunnistus. See oli ainuke dokument, mida lahingulendudel lubati kaasas kanda. Sellele ei olnud märgitud muid andmeid kui lenduri nimi, auaste kodune aadress ja üldteatud suurem lennubaas (*Fliegerhorst*), kus mees kirjas oli. Ka see dokument sai vangilaagrites kõvasti kannatada.


СССР

Форма «А»

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ

ПРИ УТЕРЕ НЕ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ

СПРАВКА № 0003257

Выдана гражданину Арро Хендрику Хейнриковичу

1925 года рождения, уроженец гор. Таллин

гражданство СССР национальность эстонец

осужденный 16 декабря 1950 по ст.ст. 58-1 УК РСФСР

к лишению свободы на 25 лет, с поражением в правах на 5 года,

имеющий в прошлом судимость несудим

в том, что он отбывал наказание в местах заключения по 2 ноября 1955 г.

С применением

Освобожден 2 ноября 1955 г. и следует к избранному месту жительства гор. Таллин Эстонской ССР

Начальник лагеря

Начальник отдела (части)

Kümme aastat, viis kuud ja kakskümmend viis päeva pärast Saksamaa kapituleerumist Teises maailmasõjas lõppes Nõukogude Liidu avalik sõda ühe oma kodumaad kaitsnud eesti sõduri vastu. Selle raamatu autorile Kolõmal välja antud tõend vangilaagrist vabastamise kohta

SISUKORD